ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 36**

4 Μαρτίου 2011

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 16

Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα, σύμφωνα με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. 1, 2, 3 και 4 του ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (Α΄ 34), όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 6 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70), του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101) και του άρθρου 4 του ν. 1338/1983, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ.4 του ν. 1440/1984 (Α΄70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α΄ 261), 22 του ν. 2789/2000 (Α΄ 21), 48 του ν. 3427/2005 (Α΄ 312) και 91 του ν. 3862/2010 (Α΄ 113).

2. Τις διατάξεις των άρθρων 8 παρ.2 και 119 παρ.1 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3079/2002 (Α΄ 311).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

4. Τις διατάξεις του άρθρου 22 παρ.3 του ν. 2362/1995 «Περί Δημόσιου Λογιστικού, ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις» (Α΄ 247).

5. Την υπ' αριθμ. 2672/3-12-2009 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Υφυπουργού Οικονομικών Φίλιππου Σαχινίδη» (Β΄ 2408).

6. Τις διατάξεις των π.δ. 184/2009 «Σύσταση Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και καθορισμός των αρμοδιοτήτων του» (Α΄ 213), π.δ. 185/2009 «Ανασύσταση του Υπουργείου Οικονομικών, συγχώνευση του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών με τα Υπουργεία Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και μετονομασία του σε «Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», μετατροπή του Υπουργείου Μακεδονίας - Θράκης σε Γενική Γραμματεία Μακεδονίας - Θράκης και υπαγωγή στο Υπουργείο Εσωτερικών της Γενικής Γραμματείας Μακεδονίας - Θράκης και της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής» (Α΄ 123), π.δ. 189/2009 «Καθορισμός και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (Α΄ 221), π.δ. 24/2010 «Ανακαθορισμός των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων και Τροποποιήσεις του π.δ 189/2009» (Α΄ 56), π.δ. 28/2010 «Ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων και τροποποιήσεις του π.δ 189/2009» (Α΄ 64), π.δ. 50/2010 «Ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων - Τροποποιήσεις του π.δ. 189/2009»" (Α΄ 89), π.δ. 96/2010 «Σύσταση Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθορισμός των αρμοδιοτήτων του και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (Α΄ 170) και π.δ. 127/2010 «Ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Προστασίας του Πολίτη και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας» (Α΄214).

7. Τις διατάξεις του π.δ. 242/1999 «Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (Α΄ 201), όπως ισχύει.

8. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος, προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού ύψους 156.000,00 ευρώ περίπου για το οικονομικό έτος 2011 και 80.000,00 ευρώ περίπου για κάθε ένα από τα επόμενα οικονομικά έτη. Οι δαπάνες για το έτος 2011 και καθένα από τα επόμενα έτη αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις που εγγράφονται για το σκοπό αυτό στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη Ε.Φ. 43/610 «ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ» και στους ΚΑΕ 0711, 1421, 1423, 1424 και 1699.

9. Την αριθ. 28/2011 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, του Υπουργού Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και του Υφυπουργού Οικονομικών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τους ελέγχους των πλοίων από το κράτος λιμένα (L 131/28.05.2009 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

Το παρόν θεσπίζει μέτρα, τα οποία ακολουθούνται από τις Αρμόδιες Αρχές, για να συμβάλουν στο δραστικό περιορισμό της ναυτιλίας υποβαθμισμένων επιπέδων ασφαλείας εντός της Ελληνικής Επικράτειας με:

α) πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, ασφάλειας στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας·

β) θέσπιση κοινών κριτηρίων για τον έλεγχο των πλοίων από τις Ελληνικές Αρχές και την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και κράτησης πλοίων με βάση την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων·

γ) εφαρμογή ενός συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα βασιζόμενου σε επιθεωρήσεις που εκτελούνται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων, με στόχο την επιθεώρηση όλων των πλοίων με συχνότητα που εξαρτάται από την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν, ώστε τα πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο να υποβάλλονται σε ενδελεχέστερη επιθεώρηση διεξαγόμενη σε συχνότερα χρονικά διαστήματα.

Άρθρο 2
(Άρθρο 2 της Οδηγίας)
Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος νοούνται ως:

α) «Συμβάσεις»: οι ακόλουθες συμβάσεις μαζί με τα πρωτόκολλα και τις τροποποιήσεις τους, καθώς και τους σχετικούς υποχρεωτικούς κώδικες, στην επικαιροποιημένη τους μορφή:

αα) διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων του 1966 (LL 66)·

ββ) διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση του 1974 (SOLAS 74)·

γγ) διεθνής σύμβαση πρόληψης ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973, και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78)·

δδ) διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών του 1978 (Σύμβαση STCW 78/95)·

εε) σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση του 1972 (Colreg 72)·

στστ) διεθνής σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969 (ITC 69)·

ζζ) σύμβαση εμπορικής ναυτιλίας (στοιχειώδεις κανόνες) του 1976 (ΔΟΕ αριθ. 147)·

ηη) διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη, σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση 1992 (CLC 92).

β) «ΜΣ των Παρισίων»: το μνημόνιο συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι, στις 26 Ιανουαρίου 1982, στην ενημερωμένη του έκδοση.

γ) «Πλαίσιο και διαδικασίες του εθελοντικού προγράμματος ελέγχων των κρατών μελών του ΙΜΟ»: η απόφαση Α.974(24) της συνέλευσης του ΙΜΟ.

δ) «Περιοχή του ΜΣ των Παρισίων»: ο γεωγραφικός χώρος στον οποίο οι υπογράφοντες του ΜΣ των Παρισίων διενεργούν επιθεωρήσεις στα πλαίσια του Μνημονίου αυτού.

ε) «Πλοίο»: κάθε θαλασσοπλοούν σκάφος στο οποίο ισχύει μία τουλάχιστον από τις συμβάσεις και το οποίο φέρει σημαία διαφορετική από την Ελληνική.

στ) «Διασύνδεση πλοίου/λιμένα»: οι αλληλεπιδράσεις που πραγματοποιούνται όταν πλοίο επηρεάζεται κατευθείαν και άμεσα από ενέργειες που περιλαμβάνουν τη διακίνηση προσώπων ή εμπορευμάτων ή την παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.

ζ) «Πλοίο σε αγκυροβόλιο»: πλοίο το οποίο δεν είναι προσδεδεμένο σε λιμένα, αλλά βρίσκεται σε σταθερή παραμονή σε θαλάσσια περιοχή λιμένα και εντός της δικαιοδοσίας αυτού, όπου εκτελεί διασύνδεση πλοίου/λιμένα.

η) «Επιθεωρητής»: Αξιωματικός, Ανθυπασπιστής ή Αρχικελευστής του Λιμενικού Σώματος ή υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από τη ΔΑΝ, να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα και υπεύθυνος για τις επιθεωρήσεις αυτές έναντι της ανωτέρω αρχής και της Αρμόδιας Αρχής που τον έχει ορίσει.

θ) «Αρμόδια Αρχή»: Το Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη δια των Υπηρεσιών τους. Ειδικότερα, αρμόδια για τη διενέργεια επιθεωρήσεων πλοίων σύμφωνα με το παρόν (Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης), είναι η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων, καθώς και οι Λιμενικές Αρχές. Για το γενικότερο συντονισμό ως προς την εφαρμογή θεμάτων ελέγχου από το κράτος λιμένα σύμφωνα με το παρόν, αρμόδια είναι η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

ι) «Διάρκεια της νύκτας»: για τη θερινή περίοδο, ήτοι από 01/04 έως και 30/09 κάθε έτους, το χρονικό διάστημα από 22:00 έως και 05:00, ενώ για τη χειμερινή περίοδο, ήτοι από 01/10 έως και 31/03 κάθε έτους, το χρονικό διάστημα από 20:00 έως και 06:00.

ια) «Αρχική επιθεώρηση»: η επί του πλοίου επίσκεψη επιθεωρητή, με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις σχετικές συμβάσεις και κανονισμούς και η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τους ελέγχους που προβλέπονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1.

ιβ) «Λεπτομερέστερη επιθεώρηση»: η επιθεώρηση κατά την οποία ολόκληρο το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμά του, ή μέρος αυτών, ανάλογα με την περίπτωση, υποβάλλονται σε διεξοδική εξέταση, στις περιπτώσεις του άρθρου 13 παράγραφος 3, όσον αφορά στην κατασκευή του πλοίου, στον εξοπλισμό του, στην στελέχωσή του, στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και στη συμμόρφωση με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που ισχύουν στο πλοίο.

ιγ) «Εκτεταμένη επιθεώρηση»: επιθεώρηση η οποία καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία στα οποία αναφέρεται το παράρτημα VII. Η εκτεταμένη επιθεώρηση μπορεί να περιλαμβάνει λεπτομερέστερη επιθεώρηση σε περίπτωση που υπάρχουν σαφείς ενδείξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3.

ιδ) «Καταγγελία»: κάθε πληροφορία ή αναφορά που υποβάλλεται από οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό με νόμιμο συμφέρον για την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του συμφέροντος για την ασφάλεια ή των κίνδυνων της υγείας του πληρώματος του, των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου και της πρόληψης της ρύπανσης.

ιε) «Κράτηση πλοίου»: η ρητή απαγόρευση του απόπλου ενός πλοίου λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων οι οποίες, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν το πλοίο αναξιόπλοο.

ιστ) «Διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης»: απόφαση που απευθύνεται στον πλοίαρχο ενός πλοίου, στην εταιρεία η οποία ευθύνεται για το πλοίο και στο κράτος σημαίας, με το οποίο τους γνωστοποιείται ότι το πλοίο απαγορεύεται να καταπλεύσει σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ιζ) «Παύση λειτουργίας»: η ρητή απαγόρευση της συνέχισης κάποιας λειτουργίας πλοίου λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων οι οποίες, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν τη συνέχιση της λειτουργίας επικίνδυνη.

ιη) «Εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής κενού πλοίου, που έχει αναλάβει την ευθύνη για την λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος, κατά την ανάληψη αυτής της ευθύνης, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον διεθνή κώδικα ασφαλούς διαχείρισης («ISM»).

ιθ) «Αναγνωρισμένος οργανισμός»: νηογνώμονας ή άλλος ιδιωτικός φορέας που παρέχει υπηρεσίες κυβερνητικού έργου για λογαριασμό της διοίκησης του κράτους σημαίας.

κ) «Κυβερνητικό πιστοποιητικό»: το πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος σημαίας ή με την εξουσιοδότηση αυτού σύμφωνα με τις συμβάσεις.

κα) «Πιστοποιητικό κλάσης»: το έγγραφο που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με τη SOLAS 74,κεφάλαιο II-1, μέρος Α-1, κανονισμός 3-1.

κβ) «Βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων»: το σύστημα πληροφοριών που συμβάλλει στην εφαρμογή του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αφορά τα δεδομένα που σχετίζονται με επιθεωρήσεις διενεργηθείσες στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος νοούνται επίσης ως:

α) «ΔΑΝ»: η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.

β) «ΔΠΝΤ»: η Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

γ) «Εθνική Αρμόδια Αρχή 24/7 (ΕΑΑ 24/7)»: Η αρχή που είναι αρμόδια για τις επιχειρησιακές διαδικασίες του Συστήματος Αναφορών και Ανταλλαγής Ναυτιλιακών Πληροφοριών (SafeSeaNet) και αποτελεί, ανά πάσα στιγμή, σημείο επαφής με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη για θέματα που σχετίζονται με αυτές. Η ΕΑΑ 24/7 ορίζεται από το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη/Γενική Γραμματεία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

δ) «ΚΕΕΠ»: ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.

ε) «ΔΕΠ»: Η Διεύθυνση Επιθεωρήσεων Πλοίων του ΚΕΕΠ του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.

στ) «ΔΜΚ»: Η Διεύθυνση Μελετών-Κατασκευών του ΚΕΕΠ του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.

ζ) «ΔΛΑ»: Η Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας της Γενικής Γραμματείας Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

η) «ΔΝΕΡ»: Η Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.

θ) «ΔΠΟΕΚ»: Η Διεύθυνσης Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Εκπαίδευσης Λιμενικού Σώματος της Γενικής Γραμματείας Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

ι) «ΠΕΔΙΛΣ»: οι Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ., οι οποίες ασκούν αρμοδιότητες ελέγχου της δραστηριότητας των υπαγομένων σε αυτές Λιμενικών Αρχών, σύμφωνα με το άρθρο 43 του π.δ. 242/1999 (Α΄ 201), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του π.δ. 320/2001 (Α΄ 217).

ια) «Πραγματικός Χρόνος Κατάπλου»: για κατάπλου σε λιμένα είναι η ακριβής ώρα ασφαλούς πρόσδεσης του πλοίου στον προβλήτα και η τοποθέτηση κλίμακας από/επιβίβασης, ενώ για κατάπλου σε αγκυροβόλιο είναι ο ακριβής χρόνος πέρατος ασφαλούς αγκυροβολίας.

ιβ) «Πραγματικός Χρόνος Απόπλου»: για απόπλου από λιμένα είναι η ακριβής ώρα απομάκρυνσης του πλοίου από τον προβλήτα προκειμένου να αποπλεύσει οριστικά από το λιμένα, ενώ για απόπλου από αγκυροβόλιο είναι η ακριβής ώρα άπαρσης της άγκυρας.

ιγ) «Εξατομικευμένο πλοίο»: πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν και το οποίο εισήλθε στους λιμένες σε εθνικό επίπεδο προσμετρημένο μόνο μία φορά.

ιδ) «Φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων»: κάθε δημόσιος φορέας ή φορέας της Αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικός ή μικτός φορέας που έχει, κατά νόμο, την ευθύνη της διοίκησης και της εκμετάλλευσης λιμένα.

Άρθρο 3
(Άρθρο 3 της Οδηγίας)
Πεδίο εφαρμογής

1. Το παρόν εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία και τα πληρώματα τους τα οποία καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο, προκειμένου να εκτελέσουν διασύνδεση πλοίου/λιμένα.

Εάν διεξάγεται επιθεώρηση πλοίου εντός της δικαιοδοσίας της Ελλάδας εκτός λιμένος, η εν λόγω επιθεώρηση θεωρείται ότι διεξάγεται για τους σκοπούς του παρόντος.

Το παρόν άρθρο δεν θίγει τα δικαιώματα επέμβασης ενός κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει των σχετικών συμβάσεων.

2. Για τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 500 Ο.Χ. (G.T.), εφαρμόζονται οι απαιτήσεις της οικείας σύμβασης οι οποίες έχουν εφαρμογή και, στο μέτρο που δεν ισχύει κάποια σύμβαση, λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία αυτά δεν είναι σαφώς επικίνδυνα για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον. Κατά την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου, οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης λαμβάνουν υπόψη το παράρτημα 1 του ΜΣ των Παρισίων.

3. Κατά την επιθεώρηση πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέρος σύμβασης, οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης φροντίζουν ώστε η μεταχείριση στο πλοίο αυτό και το πλήρωμα του να μην είναι ευνοϊκότερη από εκείνη σε πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο είναι μέρος της σύμβασης αυτής.

4. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησι-

μοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα πλοία αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

Άρθρο 4
(Άρθρο 4 της Οδηγίας)
Εξουσίες Επιθεώρησης
και τροποποιούμενες διατάξεις

1. Οι ΠΕΔΙΛΣ στο πλαίσιο αρμοδιοτήτων τους αναλαμβάνουν συντονιστικό ρόλο, προκειμένου να εξασφαλίζεται η πραγματοποίηση των απαιτούμενων επιθεωρήσεων κατά το παρόν από τις εποπτευόμενες Λιμενικές Αρχές.

2. Με στόχο την εξασφάλιση διαθεσιμότητας για τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων που απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν συστήνεται στις Λιμενικές Αρχές Γραφείο Ελέγχου Πλοίων κατά ΜΣ των Παρισίων (ΓΕΠΜΣΠ), οι αρμοδιότητες του οποίου καθορίζονται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, κατόπιν πρότασης της ΔΑΝ.

3. Οι επιθεωρητές που υπηρετούν σε Λιμενικές Αρχές ή ΠΕΔΙΛΣ απασχολούνται κατά προτεραιότητα και με κύριο έργο στα καθήκοντα που προβλέπονται από το παρόν.

4. Στην παράγραφο 7 του άρθρου 9 του π.δ. 33/2009 (Α΄ 50) προστίθεται νέο εδάφιο, ως εξής:

«Οι υπηρετούντες ως επιθεωρητές Κράτους Λιμένα σύμφωνα με το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων σε Λιμενικές Αρχές ή ΠΕΔΙΛΣ που εδρεύουν σε Δήμο ή Κοινότητα πλην του τόπου επιλογής τους, κατόπιν τουλάχιστον διετούς παραμονής στις συγκεκριμένες υπηρεσίες, ανάλογα με την κατηγορία στην οποία αυτές κατατάσσονται, μετατίθενται εφόσον το επιθυμούν στον τόπο επιλογής τους με την προϋπόθεση ότι εκεί υφίσταται ανάγκη στελέχωσης με επιθεωρητή Κράτους Λιμένα. Σε κάθε περίπτωση, εξασφαλίζεται ότι στις Λιμενικές Αρχές από όπου μετατίθενται επιθεωρητές το υπόλοιπο προσωπικό επαρκεί για κάλυψη της υποχρέωσης επιθεωρήσεων πλοίων σύμφωνα με το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων».

5. Το άρθρο 8 του π.δ. 159/2006 (Α΄ 168) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 8
Εκπαιδευόμενοι - Προσόντα

1. Στη Σχολή φοιτούν στελέχη Λιμενικού Σώματος που ορίζονται με διαταγή του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος.

2. Στο Τμήμα Εκπαίδευσης Επιθεωρητών Ασφάλειας Πλοίων, φοιτούν:

α. Πλωτάρχες και κατώτεροι Αξιωματικοί απόφοιτοι Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.

β. Πλωτάρχες και κατώτεροι Αξιωματικοί Λ.Σ. ειδικότητας Τεχνικού

γ. Πλωτάρχες, κατώτεροι Αξιωματικοί, Ανθυπασπιστές και Αρχικελευστές Λ.Σ., απόφοιτοι Σχολής Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ., οι οποίοι είναι είτε πτυχιούχοι Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων πανεπιστημιακού ή τεχνολογικού τομέα είτε πτυχιούχοι ΑΕΝ (ή πρώην ΑΔΣΕΝ) που διαθέτουν ελάχιστη θαλάσσια προϋπηρεσία έξι μηνών.

3. Τα στελέχη Λ.Σ. της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου πρέπει:

α) Να γνωρίζουν καλά την Αγγλική γλώσσα και να δύνανται να συνεννοούνται, προφορικώς και γραπτώς, με τους ναυτικούς

β) Να έχουν παρακολουθήσει κατά την τελευταία πενταετία, πριν από την ημερομηνία έναρξης φοίτησης στη Σχολή, τους κύκλους μετεκπαίδευσης του ΚΕΣΕΝ που προβλέπονται από τον Κανονισμό Εκπαίδευσης και έχουν λάβει τις σχετικές βεβαιώσεις.

γ) Να έχουν:

αα) συμπληρώσει ένα τουλάχιστον έτος υπηρεσίας ως επιθεωρητές του κράτους σημαίας, είτε με αντικείμενο την επιθεώρηση και την πιστοποίηση σύμφωνα με τις συμβάσεις είτε συμμετέχοντας στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των αναγνωρισμένων οργανισμών στους οποίους έχουν ανατεθεί νόμιμες αποστολές ή

ββ) αποκτήσει ανάλογη ικανότητα μετά από σχετική εκπαίδευση τουλάχιστον ενός έτους με συμμετοχή σε επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα υπό την καθοδήγηση έμπειρων αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα.

4. Στο Τμήμα Εκπαίδευσης Βοηθών Επιθεωρητών Ασφάλειας Πλοίων φοιτούν Κατώτεροι Αξιωματικοί Λ.Σ., Ανθυπασπιστές Λ.Σ., Υπαξιωματικοί Λ.Σ. και Λιμενοφύλακες, οι οποίοι είναι είτε πτυχιούχοι Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων πανεπιστημιακού ή τεχνολογικού τομέα είτε πτυχιούχοι ΑΕΝ (ή πρώην ΑΔΣΕΝ) και οι οποίοι:

α) Γνωρίζουν καλά την Αγγλική γλώσσα και δύνανται να συνεννοούνται, προφορικώς και γραπτώς, με τους ναυτικούς.

β) Έχουν υπηρετήσει σε Τμήματα του ΚΕΕΠ ή σε Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων (ΤΚΕΠ) ή σε Γραφεία Ελέγχου Πλοίων κατά ΜΣ των Παρισίων επί 12 μήνες τουλάχιστον.

5. Στις Εκπαιδευτικές Σειρές των βραχυχρόνιων επιμορφωτικών προγραμμάτων συμμετέχουν Επιθεωρητές Ασφαλείας Πλοίων, Βοηθοί Επιθεωρητών Ασφαλείας Πλοίων και χειριστές της Τράπεζας Πληροφοριών του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων.»

Άρθρο 5
(Άρθρο 5 της Οδηγίας)
Σύστημα επιθεώρησης και υποχρέωση
ετήσιων επιθεωρήσεων

1. Οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης διεξάγουν επιθεωρήσεις σύμφωνα με το σύστημα επιλογής που περιγράφεται στο άρθρο 12 και τις διατάξεις του παραρτήματος Ι.

2. Οι Λιμενικές Αρχές, προς συμμόρφωση με την υποχρέωση επιθεωρήσεων πλοίων κατ' έτος:

α) επιθεωρούν όλα τα πλοία προτεραιότητας Ι, σύμφωνα με το άρθρο 12, στοιχείο α), τα οποία καταπλέουν σε λιμένες ή αγκυροβόλια, και,

β) διεξάγουν κατ' έτος συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων πλοίων προτεραιότητας Ι και προτεραιότητας ΙΙ, σύμφωνα με το άρθρο 12 στοιχεία α) και β), που αντιστοιχεί τουλάχιστον στο μερίδιο της Ελλάδας επί του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων που πρέπει να διεξάγονται κατ' έτος εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων. Το μερίδιο της Ελλάδας στις επιθεωρήσεις βασίζεται στον αριθμό των εξατομικευμένων πλοίων που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες σε σχέση με το συνολικό αριθμό των εξατο-

μικευμένων πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες κάθε κράτους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων.

3. Προκειμένου να υπολογισθεί το μερίδιο της Ελλάδας επί του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων που πρέπει να διεξάγονται κατ' έτος εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων κατά το στοιχείο β) της παραγράφου 2, δεν λαμβάνονται υπόψη τα πλοία σε αγκυροβόλιο.

Άρθρο 6
(Άρθρο 6 της Οδηγίας)
Λεπτομέρειες συμμόρφωσης με την υποχρέωση επιθεωρήσεων

Σε περίπτωση μη διεξαγωγής των επιθεωρήσεων του άρθρου 5 παράγραφος 2 περίπτ. α, η υποχρέωση, την οποία επιβάλλει η διάταξη αυτή λογίζεται ότι έχει εκπληρωθεί, εφόσον οι μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις δεν υπερβαίνουν:

α) το 5 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας Ι κατηγορίας υψηλού κινδύνου τα οποία καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια,

β) το 10% του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας Ι τα οποία δεν υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου και καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια.

Ανεξάρτητα από τα ποσοστά των στοιχείων (α) και (β), οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης δίδουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν μη τακτικά σε λιμένες κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ανεξάρτητα από τα ποσοστά των στοιχείων (α) και (β) όσον αφορά πλοία προτεραιότητας Ι τα οποία καταπλέουν σε αγκυροβόλια, οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης δίδουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν μη τακτικά σε λιμένες κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 7
(Άρθρο 7 της Οδηγίας)
Διευθέτηση για τον καθορισμό ισόρροπων μεριδίων στις επιθεωρήσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. Στην περίπτωση την οποία ο συνολικός αριθμός πλοίων προτεραιότητας Ι που καταπλέουν στην Ελληνική Επικράτεια υπερβαίνει το προβλεπόμενο μερίδιο στις επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο (β), θεωρείται ότι εκπληρώνεται η υποχρέωση αυτή εφόσον:

α) διεξάγεται από τις Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης αριθμός επιθεωρήσεων επί πλοίων προτεραιότητας Ι, ο οποίος αντιστοιχεί τουλάχιστον σε αυτό το μερίδιο στις επιθεωρήσεις και

β) οι μη πραγματοποιηθείσες επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας Ι δεν υπερβαίνουν ποσοστό ανώτερο του 30 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας Ι που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια.

2. Στην περίπτωση την οποία ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων πλοίων προτεραιότητας Ι και προτεραιότητας ΙΙ στην Ελληνική Επικράτεια είναι κατώτερος από το μερίδιο στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο (β), θεωρείται ότι η Ελλάδα εκπληρώνει την υποχρέωση αυτή εφόσον διεξάγονται από τις Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης:

α) οι επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας Ι που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο (α) και

β) οι επιθεωρήσεις του 85 % τουλάχιστον του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας ΙΙ που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια.

Άρθρο 8
(Άρθρο 8 της Οδηγίας)
Αναβολή επιθεωρήσεων και εξαιρετικές περιστάσεις

1. Οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης δύνανται να αποφασίσουν την αναβολή επιθεώρησης πλοίου προτεραιότητας Ι στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) εάν η επιθεώρηση είναι δυνατόν να διεξαχθεί κατά τον επόμενο κατάπλου του πλοίου στην Ελληνική Επικράτεια, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο δεν καταπλέει σε άλλο λιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων εν τω μεταξύ και ότι η αναβολή δεν υπερβαίνει τις 15 ημέρες, ή

β) εάν η επιθεώρηση είναι δυνατόν να διεξαχθεί σε άλλο λιμένα κατάπλου ευρισκόμενο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων εντός 15 ημερών, με την προϋπόθεση ότι το Κράτος στο οποίο ευρίσκεται ο εν λόγω λιμένας κατάπλου έχει συμφωνήσει εκ των προτέρων να διενεργήσει την επιθεώρηση.

Εάν επιθεώρηση αναβληθεί σύμφωνα με τα στοιχεία (α) ή (β) και καταχωρηθεί στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, η μη διεξαχθείσα επιθεώρηση δεν υπολογίζεται ως τέτοια εκ μέρους των Αρμόδιων Αρχών Επιθεώρησης της Ελλάδας που προέβησαν στην αναβολή. Εφόσον δεν πραγματοποιείται επιθεώρηση πλοίου προτεραιότητας Ι, σύμφωνα με το παρόν, το πλοίο δεν εξαιρείται από την επιθεώρηση στον επόμενο λιμένα.

2. Όταν μια επιθεώρηση δεν διενεργηθεί επί πλοίου προτεραιότητας Ι για λειτουργικούς λόγους, δεν υπολογίζεται ως μη διενεργηθείσα, υπό την προϋπόθεση ότι ο λόγος μη διενέργειας της καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και ισχύουν οι ακόλουθες εξαιρετικές περιστάσεις:

α) κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής Επιθεώρησης, η διεξαγωγή της επιθεώρησης θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιθεωρητών, του πλοίου, του πληρώματος ή του λιμένα ή το θαλάσσιο περιβάλλον, ή

β) ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας. Στην περίπτωση αυτή, οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία τα οποία καταπλέουν τακτικά κατά τη διάρκεια της νύκτας επιθεωρούνται καταλλήλως.

3. Εάν η μη διεξαχθείσα επιθεώρηση αφορά σε πλοίο σε αγκυροβόλιο, δεν υπολογίζεται ως μη διεξαχθείσα, εφόσον:

α) το πλοίο επιθεωρείται σε άλλο λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων σύμφωνα με το παράρτημα Ι εντός 15 ημερών, ή

β) ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας ή η διάρκεια του κατάπλου είναι πολύ μικρή και δεν επιτρέπει τη διεξαγωγή της επιθεώρησης κατά ικανοποιητικό τρόπο και ο λόγος μη διεξαγωγής της επιθεώρησης καταχωρείται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, ή

γ) κατά την κρίση των Αρμόδιων Αρχών Επιθεώρησης η διεξαγωγή της επιθεώρησης θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιθεωρητών, του πλοίου, του πληρώματος ή του λιμένα ή το θαλάσσιο περιβάλλον και ο λόγος μη διεξαγωγής της επιθεώρησης καταχωρείται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων.

Άρθρο 9
(Άρθρο 9 της Οδηγίας)
Αναγγελία της άφιξης πλοίων

1. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής ή ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου το οποίο υπόκειται σύμφωνα με το άρθρο 14 σε εκτεταμένη επιθεώρηση και καταπλέει σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο, αναγγέλλει την άφιξή του σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ, στην οικεία Λιμενική Αρχή και τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, όπως αυτές καθώς και η διαδικασία καθορίζονται από τα Υπουργεία Προστασίας του Πολίτη και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και τοιχοκολλώνται σε όλες τις Λιμενικές Αρχές. Επιπλέον, αναγγέλλει στην οικεία Λιμενική Αρχή και τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, όπως αυτές καθώς και η διαδικασία καθορίζονται από τα Υπουργεία Προστασίας του Πολίτη και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και τοιχοκολλώνται σε όλες τις Λιμενικές Αρχές, την άφιξη πλοίου σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο σύμφωνα με το άρθρο 4 του π.δ. 49/2005 (Α΄ 66), όπως ισχύει κάθε φορά.

2. Για τις ανάγκες του παρόντος, η αναγγελία του άρθρου 4 παρ.1 του π.δ. 49/2005 (Α΄ 66), όπως ισχύει κάθε φορά, υποβάλλεται από τους υπόχρεους για όλα τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται το παρόν, ανεξάρτητα της ολικής χωρητικότητας (Ο.Χ. - G.T.) αυτών, τα οποία καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο.

3. Για οποιαδήποτε αναγγελία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο χρησιμοποιούνται ηλεκτρονικά μέσα, όπου αυτό είναι δυνατόν τα οποία καθορίζονται από την ΔΠΝΤ σε συνεργασία με τις ΔΑΝ, ΔΕΠ, ΔΛΑ και την Εθνική Αρμόδια Αρχή 24/7 (ΕΑΑ 24/7).

4. Οι διαδικασίες και οι μορφότυποι που καταρτίζονται για τους σκοπούς του παραρτήματος ΙΙΙ του παρόντος συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις του π.δ. 49/2005 (Α΄ 66), όπως ισχύει κάθε φορά, για τις αναγγελίες πλοίων.

Άρθρο 10
(Άρθρο 10 της Οδηγίας)
Κατηγορία κινδύνου πλοίων

1. Όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο κατατάσσονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων σε κατηγορία κινδύνου πλοίων η οποία καθορίζει την αντίστοιχη προτεραιότητα τους για επιθεώρηση, τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων και την εμβέλεια των επιθεωρήσεων.

2. Η κατηγορία κινδύνου ενός πλοίου προσδιορίζεται από συνδυασμό γενικών και ιστορικών παραμέτρων κινδύνου, ως εξής:

α) γενικές παράμετροι, οι οποίες βασίζονται στον τύπο, στην ηλικία, στη σημαία, στους συμμετέχοντες αναγνωρισμένους οργανισμούς και στις επιδόσεις της εταιρείας, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Ι.1 και το παράρτημα ΙΙ.

β) ιστορικές παράμετροι, οι οποίες βασίζονται στον αριθμό διαπιστωθεισών ελλείψεων και κρατήσεων πλοίων εντός δεδομένης περιόδου, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Ι.2 και το παράρτημα ΙΙ.

Άρθρο 11
(Άρθρο 11 της Οδηγίας)
Συχνότητα των επιθεωρήσεων

Τα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια υπόκεινται σε περιοδικές επιθεωρήσεις ή σε πρόσθετες επιθεωρήσεις, ως εξής:

α) τα πλοία υπόκεινται σε περιοδικές επιθεωρήσεις σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα ανάλογα με την κατηγορία κινδύνου στην οποία έχουν καταταγεί σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Ι. Το χρονικό διάστημα μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων των πλοίων αυξάνεται κατ' αναλογίαν προς τη μείωση του κινδύνου.

Για πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου, το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες.

β) τα πλοία υπόκεινται σε πρόσθετες επιθεωρήσεις ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει μετά την τελευταία περιοδική τους επιθεώρηση, ως εξής:

αα) η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης εξασφαλίζει την επιθεώρηση των πλοίων για τα οποία ισχύουν παράγοντες βαρύνουσας σημασίας, που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι μέρος ΙΙ 2Α,

ββ) είναι δυνατή η επιθεώρηση των πλοίων για τα οποία ισχύουν μη αναμενόμενοι παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι μέρος ΙΙ 2Β.

Η απόφαση διενέργειας πρόσθετης επιθεώρησης επαφίεται στην επαγγελματική κρίση της Αρμόδιας Αρχής Επιθεώρησης.

Άρθρο 12
(Άρθρο 12 της Οδηγίας)
Επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση

Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης εξασφαλίζει ότι η επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση πραγματοποιείται βάσει της κατηγορίας κινδύνου στην οποία έχουν καταταγεί, όπως περιγράφεται στο παράρτημα Ι μέρος Ι, και, σε περίπτωση παραγόντων βαρύνουσας σημασίας ή μη αναμενόμενων παραγόντων, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος ΙΙ 2Α και 2Β.

Όσον αφορά την επιθεώρηση των πλοίων, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης:

α) επιλέγει τα πλοία «προτεραιότητας Ι» για τα οποία προβλέπεται υποχρεωτική επιθεώρηση, σύμφωνα με το σύστημα επιλογής που περιγράφεται στο παράρτημα Ι μέρος ΙΙ 3Α·

β) μπορεί να επιλέξει πλοία για επιθεώρηση, «προτεραιότητας ΙΙ», σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος ΙΙ 3Β.

Άρθρο 13
(Άρθρο 13 της Οδηγίας)
Αρχική και λεπτομερέστερη επιθεώρηση

Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης εξασφαλίζει ότι τα πλοία που επιλέγονται προς επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 12 υποβάλλονται σε αρχική επιθεώρηση ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ως εξής:

1. Για κάθε αρχική επιθεώρηση πλοίου, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης διασφαλίζει ότι ο επιθεωρητής, τουλάχιστον:

α) ελέγχει τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα στα οποία αναφέρεται το παράρτημα IV και τα οποία απαιτείται να τηρούνται επί του πλοίου σύμφωνα με την κοινοτική ναυτιλιακή νομοθεσία και τις Συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (maritime safety) και την ασφάλεια από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security)·

β) επαληθεύει, εφόσον απαιτείται, εάν έχουν αποκατασταθεί εκκρεμούσες ελλείψεις από προηγούμενες επιθεωρήσεις οι οποίες διεξάχθηκαν από κράτος μέλος ή από κράτος του ΜΣ των Παρισίων·

γ) βεβαιώνεται για τη γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών υγιεινής του πλοίου, του μηχανοστασίου και των χώρων ενδιαίτησης.

2. Όταν κατόπιν επιθεωρήσεως κατά το σημείο 1 έχουν καταχωρηθεί στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων ελλείψεις που πρέπει να αποκατασταθούν στον επόμενο λιμένα κατάπλου, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης του επόμενου λιμένα μπορεί να αποφασίσει να μη διενεργήσει τις επαληθεύσεις κατά το σημείο 1 στοιχεία (α) και (γ).

3. Διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση, συμπεριλαμβανομένου του περαιτέρω ελέγχου της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των λειτουργικών διαδικασιών επί του πλοίου, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις για να θεωρηθεί, έπειτα από την επιθεώρηση κατά το σημείο 1, ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του εξοπλισμού του, ή του πληρώματος του, δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης. Υπάρχουν «σαφείς ενδείξεις» όταν ο επιθεωρητής έχει ενδείξεις οι οποίες, κατά την επαγγελματική του κρίση, δικαιολογούν λεπτομερέστερη επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του. Το παράρτημα V περιλαμβάνει παραδείγματα «σαφών ενδείξεων».

Άρθρο 14
(Άρθρο 14 της Οδηγίας)
Εκτεταμένες επιθεωρήσεις

1. Οι ακόλουθες κατηγορίες πλοίων υπόκεινται σε εκτεταμένη επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος ΙΙ 3Α και 3Β:

α) πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου,

β) επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο, ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών,

γ) πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου ή επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, σε περίπτωση παραγόντων βαρύνουσας σημασίας ή μη αναμενόμενων παραγόντων,

δ) πλοία που υπόκεινται σε νέα επιθεώρηση έπειτα από διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης σύμφωνα με το άρθρο 16.

2. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής ή ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου φροντίζει να συμπεριληφθεί στο χρονοδιάγραμμα λειτουργίας του επαρκής χρόνος για να γίνει δυνατή η διεξαγωγή της εκτεταμένης επιθεώρησης. Χωρίς να θίγονται τα μέτρα ελέγχου που απαιτούνται για λόγους ασφαλείας από μη νόμιμες ενέργειες (security), το πλοίο παραμένει στον λιμένα μέχρι την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

3. Οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης, μόλις λάβουν προαναγγελία από πλοίο που υπόκειται σε περιοδική εκτεταμένη επιθεώρηση, ενημερώνουν το πλοίο εφόσον δεν διενεργηθεί η εκτεταμένη επιθεώρηση.

4. Το πεδίο εφαρμογής της εκτεταμένης επιθεώρησης, περιλαμβανομένων των καλυπτόμενων επικίνδυνων περιοχών, καθορίζεται στο παράρτημα VII.

Άρθρο 15
(Άρθρο 15 της Οδηγίας)
Κατευθυντήριες γραμμές και διαδικασίες στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας

1. Οι επιθεωρητές ακολουθούν τις διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται στο παράρτημα VI.

2. Όσον αφορά τους ελέγχους ασφαλείας από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security), η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης εφαρμόζει τις σχετικές διαδικασίες που καθορίζονται με το παράρτημα VI του παρόντος σε όλα τα πλοία που εμπίπτουν στο άρθρο 3 παράγραφοι 1, 2 και 3 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τα οποία καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια, εκτός εάν φέρουν τη σημαία του κράτους του λιμένα επιθεώρησης.

3. Οι διατάξεις του άρθρου 14 του παρόντος σχετικά με τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις εφαρμόζονται στα οχηματαγωγά ro-ro και στα ταχύπλοα επιβατηγά πλοία που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχεία (α) και (β) του π.δ. 314/2001 (Α΄ 212), όπως ισχύει κάθε φορά. Όταν ένα πλοίο έχει επιθεωρηθεί από την Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 8 του π.δ. 314/2001 (Α΄ 212), όπως ισχύει κάθε φορά, αυτή η ειδική επιθεώρηση καταχωρείται ως λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, ανάλογα με την περίπτωση, στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και λαμβάνεται υπόψη για τους σκοπούς των άρθρων 10, 11 και 12 του παρόντος, καθώς και για τον υπολογισμό της εκπλήρωσης της υποχρέωσης επιθεωρήσεων της Ελλάδας εφόσον καλύπτονται όλα τα σημεία που σημειώνονται στο παράρτημα VII του παρόντος. Υπό την επιφύλαξη απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων οχηματαγωγού ro-ro ή ταχύπλοου επιβατηγού πλοίου που έχει αποφασισθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 του π.δ. 314/2001 (Α΄ 212), όπως ισχύει κάθε φορά, εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος σχετικά με την αποκατάσταση ελλείψεων, την κράτηση πλοίου, την απαγόρευση πρόσβασης και τη συνέχεια που δίνεται στις επιθεωρήσεις, στις κρατήσεις πλοίων και στην απαγόρευση πρόσβασης, ανάλογα με την περίπτωση.

Άρθρο 16
(Άρθρο 16 της Οδηγίας)
Μέτρα απαγόρευσης πρόσβασης που αφορούν ορισμένα πλοία

1. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης εξασφαλίζει ότι οποιοδήποτε πλοίο το οποίο:

α) φέρει σημαία κράτους του οποίου το ποσοστό κρατήσεων εμπίπτει στη μαύρη λίστα, όπως αυτή ορίζεται

από το ΜΣ των Παρισίων βάσει των πληροφοριών που καταχωρούνται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή, και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων με βάση το π.δ. 314/2001 (Α΄ 212), όπως ισχύει κάθε φορά, πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών σε λιμένα κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων, ή

β) φέρει τη σημαία κράτους του οποίου το ποσοστό κράτησης εμπίπτει στη γκρίζα λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το ΜΣ των Παρισίων βάσει των πληροφοριών που καταχωρείται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή, και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων με βάση το π.δ. 314/2001 (Α΄ 212), όπως ισχύει κάθε φορά, πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών σε λιμένα κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων, υπόκειται σε απαγόρευση πρόσβασης στους ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια, εκτός των περιπτώσεων που περιγράφονται στο άρθρο 21 παράγραφος 6. Η απαγόρευση πρόσβασης εφαρμόζεται μόλις το πλοίο αναχωρήσει από τον λιμένα ή το αγκυροβόλιο όπου του επιβλήθηκε τρίτη κράτηση και όπου εκδόθηκε διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης.

2. Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αναστέλλεται μόνο μετά την πάροδο τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της διαταγής και όταν πληρούνται οι όροι των παραγράφων 3 έως 9 του παραρτήματος VIII. Εφόσον το πλοίο αποτελέσει αντικείμενο δεύτερης απαγόρευσης πρόσβασης, η αντίστοιχη περίοδος ανέρχεται σε 12 μήνες.

3. Κάθε μεταγενέστερη κράτηση πλοίου σε λιμένα ή αγκυροβόλιο ευρισκόμενο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ως αποτέλεσμα απεριόριστη απαγόρευση πρόσβασης σε οποιοδήποτε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο. Η τρίτη αυτή διαταγή για απαγόρευση πρόσβασης μπορεί να αρθεί μετά την πάροδο 24 μηνών από την έκδοσή της και μόνο εφόσον:

α) το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κράτησης δεν εμπίπτει στη μαύρη ή τη γκρίζα λίστα της παραγράφου 1,

β) τα κυβερνητικά πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου έχουν εκδοθεί από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων,

γ) η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου έχει υψηλές επιδόσεις σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Ι.1, και

δ) πληρούνται οι προϋποθέσεις των παραγράφων 3 έως 9 του παραρτήματος VIII.

Σε κάθε πλοίο που δεν πληροί τα κριτήρια της παρούσας παραγράφου, μετά την πάροδο 36 μηνών από την έκδοση της διαταγής απαγόρευσης, απαγορεύεται μονίμως η πρόσβαση σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια.

4. Κάθε μεταγενέστερη απαγόρευση απόπλου από λιμένα ή αγκυροβόλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά την τρίτη απαγόρευση πρόσβασης έχει ως αποτέλεσμα τη μόνιμη απαγόρευση πρόσβασης του πλοίου σε όλους τους ελληνικούς λιμένες ή αγκυροβόλια.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης και η ΔΑΝ συμμορφώνονται με τις διαδικασίες του παραρτήματος VIII.

Άρθρο 17
(Άρθρο 17 της Οδηγίας)
Έκθεση επιθεώρησης προς τον πλοίαρχο

Μετά την περάτωση αρχικής επιθεώρησης, λεπτομερέστερης επιθεώρησης ή εκτεταμένης επιθεώρησης, ο επιθεωρητής συντάσσει έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα IX. Αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης επιδίδεται στον πλοίαρχο του πλοίου.

Άρθρο 18
(Άρθρο 18 της Οδηγίας)
Καταγγελίες

1. Όλες οι καταγγελίες αποτελούν αντικείμενο ταχείας αρχικής αξιολόγησης εκ μέρους των Αρμόδιων Αρχών Επιθεώρησης. Η αξιολόγηση αυτή καθιστά δυνατό να προσδιορισθεί εάν η καταγγελία είναι βάσιμη. Στην περίπτωση αυτή, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης δίνει στην καταγγελία τη δέουσα συνέχεια, διασφαλίζοντας ιδίως τη δυνατότητα για κάθε πρόσωπο άμεσα εμπλεκόμενο στην καταγγελία αυτή να γνωστοποιήσει τις απόψεις του.

2. Σε περίπτωση που η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης κρίνει ότι η καταγγελία είναι προφανώς αβάσιμη, πληροφορεί τον καταγγέλλοντα για την απόφασή της και τους συναφείς λόγους.

3. Η ταυτότητα του καταγγέλλοντος δεν αποκαλύπτεται στον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη του συγκεκριμένου πλοίου. Ο επιθεωρητής εξασφαλίζει εχεμύθεια κατά την διάρκεια τυχόν συνεντεύξεων με μέλη του πληρώματος.

4. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης πληροφορεί την διοίκηση του κράτους σημαίας, μέσω της ΔΑΝ, για τις καταγγελίες που δεν είναι προφανώς αβάσιμες και για τις σχετικές μεταγενέστερες ενέργειες που έγιναν. Εφόσον απαιτείται από το περιεχόμενο της καταγγελίας η Αρμόδια Αρχή πληροφορεί επιπρόσθετα και τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), μέσω της ΔΝΕΡ.

Άρθρο 19
(Άρθρο 19 της Οδηγίας)
Αποκατάσταση ελλείψεων και κράτηση πλοίου

1. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης βεβαιώνεται ότι όλες οι ελλείψεις που επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται κατά την επιθεώρηση, αποκαθίστανται σύμφωνα με τις συμβάσεις.

2. Εάν οι ελλείψεις συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης φροντίζει να επιβληθεί κράτηση ή να παύσει η λειτουργία στο πλαίσιο της οποίας εντοπίστηκαν οι ελλείψεις. Η διαταγή κράτησης ή η παύση λειτουργίας αίρεται μόνον όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος ή όταν η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης βεβαιωθεί ότι το πλοίο μπορεί, υπό τις τυχόν αναγκαίες προϋποθέσεις, να αποπλεύσει ή ότι μπορεί να αναληφθεί εκ νέου η λειτουργία, χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για άλλα πλοία, ή χωρίς να

υπάρχει αδικαιολόγητη απειλή βλάβης του θαλασσίου περιβάλλοντος.

3. Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν πρέπει ή όχι να επιβληθεί κράτηση πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια του παραρτήματος X.

4. Αν η επιθεώρηση αποκαλύψει ότι το πλοίο δεν είναι εξοπλισμένο με κατάλληλο σύστημα καταγραφής δεδομένων πλου, εφόσον η χρησιμοποίηση αυτού του συστήματος καταγραφής επιβάλλεται σύμφωνα με το π.δ. 49/2005 (Α΄ 66), όπως ισχύει κάθε φορά, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης εξασφαλίζει την κράτηση του πλοίου. Εάν η σχετική έλλειψη δεν μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα στον λιμένα κράτησης του πλοίου, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης μπορεί είτε να επιτρέψει στο πλοίο να καταπλεύσει στην κατάλληλη επισκευαστική μονάδα που βρίσκεται πλησιέστερα στον λιμένα της κράτησης, όπου η έλλειψη μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα είτε να απαιτήσει την αποκατάσταση της έλλειψης εντός προθεσμίας 30 ημερών, κατ' ανώτατο όριο, όπως προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές που έχει καταρτίσει το ΜΣ των Παρισίων. Για τον σκοπό αυτό, εφαρμόζονται οι διαδικασίες του άρθρου 21.

5. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η γενική κατάσταση του πλοίου σαφώς δεν ανταποκρίνεται προς τα σχετικά πρότυπα, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης μπορεί να αναστέλλει την επιθεώρηση του, μέχρις ότου οι αρμόδιοι λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις σχετικές απαιτήσεις των συμβάσεων.

6. Σε περίπτωση κράτησης πλοίου, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης ενημερώνει αμέσως, γραπτώς και συμπεριλαμβάνοντας την έκθεση επιθεώρησης, τις αρχές του κράτους σημαίας ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό, τον πρόξενο ή, εν απουσία του, τον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο του κράτους αυτού, για όλες τις περιστάσεις οι οποίες κατέστησαν αναγκαία αυτή την επέμβαση. Επιπλέον, απευθύνεται κοινοποίηση, εφόσον απαιτείται, στους οριζόμενους επιθεωρητές ή στους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών κλάσης ή των κυβερνητικών πιστοποιητικών σύμφωνα με τις συμβάσεις.

7. Το παρόν δεν θίγει τις πρόσθετες απαιτήσεις των συμβάσεων περί των διαδικασιών κοινοποίησης και αναφοράς που αφορούν τον έλεγχο από το κράτος λιμένα.

8. Κατά την άσκηση του ελέγχου από την Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης σύμφωνα με το παρόν, πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη κράτηση ή η καθυστέρηση ενός πλοίου. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης κράτησης πλοίου ή καθυστέρησης, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής αυτού δικαιούνται αποζημίωσης για τις τυχόν απώλειες ή ζημία που υπέστησαν. Σε περίπτωση προβαλλόμενης αδικαιολόγητης κράτησης πλοίου ή καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής του πλοίου.

9. Για να μειώσει την συμφόρηση του λιμένα η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης μπορεί να επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση να μετακινηθεί σε άλλο τμήμα του λιμένα, εφόσον η μετακίνηση αυτή είναι ασφαλής. Ωστόσο, ο κίνδυνος συμφόρησης του λιμένα δεν αποτελεί στοιχείο το οποίο λαμβάνεται υπόψη κατά τη λήψη της απόφασης επιβολής κράτησης ή την αναστολή της. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων συνεργάζονται με την Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης για να διευκολύνουν τον ελλιμενισμό των πλοίων στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση.

10. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης ενημερώνει όταν επιβάλλει το μέτρο της κράτησης, όσο το δυνατόν νωρίτερα, τον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα.

Άρθρο 20
(Άρθρο 20 της Οδηγίας)
Δικαίωμα προσφυγής

1. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής ή ο εκπρόσωπός του στην Ελλάδα έχει δικαίωμα προσφυγής κατά της διαταγής της Αρμόδιας Αρχής Επιθεώρησης για κράτηση πλοίου ή απαγόρευση πρόσβασης ενώπιον του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 45 του ν. δ. 187/1973 «Περί Κωδικός Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου» (Α΄ 261), όπως ισχύει. Η προσφυγή δεν αναστέλλει την κράτηση πλοίου ή την απαγόρευση πρόσβασης. Η ΔΑΝ είναι αρμόδια για την εκδίκαση των προσφυγών της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

2. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης ενημερώνει δεόντως για το δικαίωμα προσφυγής και τις σχετικές πρακτικές ρυθμίσεις τον πλοίαρχο του πλοίου περί του οποίου η παράγραφος 1.

3. Σε περίπτωση ανάκλησης ή τροποποίησης διαταγής επιβολής κράτησης ή απαγόρευσης πρόσβασης έπειτα από προσφυγή ή αίτημα του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή ή του εφοπλιστή ή του εκπροσώπου του:

α) η ΔΑΝ διασφαλίζει ότι τροποποιείται αναλόγως, χωρίς καθυστέρηση, η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων·

β) η ΔΑΝ προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες, εντός 24 ωρών από τη λήψη τέτοιας απόφασης, προς διόρθωση των πληροφοριών που δημοσιεύονται από την Επιτροπή σε δημόσιο ιστότοπο και αφορούν στις επιθεωρήσεις, στις κρατήσεις πλοίων και στις απαγορεύσεις πρόσβασης.

Άρθρο 21
(Άρθρο 21 της Οδηγίας)
Συνέχεια που δίνεται σε επιθεωρήσεις και κρατήσεις πλοίων

1. Όταν οι ελλείψεις κατά το άρθρο 19 παράγραφος 2 δεν είναι δυνατόν να αποκατασταθούν στον λιμένα επιθεώρησης, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να πλεύσει χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην κατάλληλη επισκευαστική μονάδα που βρίσκεται πλησιέστερα στον λιμένα κράτησης πλοίου, στην οποία είναι δυνατόν να ληφθούν σχετικά μέτρα και, η οποία επιλέγεται από τον πλοίαρχο, την Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης, τη ΔΑΝ και τις κατά περίπτωση λοιπές εμπλεκόμενες αρχές, εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις τις οποίες καθορίζει η αρμόδια ναυτιλιακή Αρχή του κράτους σημαίας, καθώς και ο αναγνωρισμένος από το Κράτος σημαίας οργανισμός και για τις οποίες συμφωνεί η ΔΕΠ και, κατά περίπτωση, η ΔΜΚ. Οι προϋποθέσεις αυτές πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το πλοίο μπορεί να πλεύσει χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο

για άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει αδικαιολόγητη απειλή βλάβης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης, η ΔΕΠ και, κατά περίπτωση η ΔΜΚ, δύνανται να επιβάλλουν πρόσθετες προϋποθέσεις εφόσον κρίνουν απαραίτητο.

2. Σε περίπτωση που η απόφαση να αποσταλεί το πλοίο σε επισκευαστική μονάδα οφείλεται σε έλλειψη συμμόρφωσης με το ψήφισμα Α.744(18) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, είτε όσον αφορά τα έγγραφα του πλοίου είτε όσον αφορά κατασκευαστικές αστοχίες και ελλείψεις του πλοίου, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης μπορεί να απαιτήσει την πραγματοποίηση των απαραίτητων παχυμετρήσεων στον λιμένα κράτησης πλοίου προτού επιτραπεί ο απόπλους του πλοίου.

3. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης στο λιμένα επιθεώρησης κοινοποιεί όλες τις προϋποθέσεις του ταξιδιού στην Αρμόδια Αρχή του κράτους στο οποίο ευρίσκεται η επισκευαστική μονάδα, στα κατά το άρθρο 19 παράγραφος 6 μέρη και σε κάθε άλλη αρχή, κατά περίπτωση. Εφόσον παρόμοια κοινοποίηση απευθυνθεί σε οποιαδήποτε Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης από αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης γνωστοποιεί χωρίς καθυστέρηση στην κοινοποιούσα αρχή τα λαμβανόμενα μέτρα.

4. Η πρόσβαση σε όλους τους ελληνικούς λιμένες ή αγκυροβόλια απαγορεύεται στα πλοία περί των οποίων η παράγραφος 1 και τα οποία αποπλέουν:

α) χωρίς να πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζει η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης στο λιμένα επιθεώρησης, ή

β) έχοντας αρνηθεί να συμμορφωθούν προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων, μη μεταβαίνοντας στην υποδειχθείσα επισκευαστική μονάδα.

Η εν λόγω απαγόρευση ισχύει μέχρις ότου ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής υποβάλει στην Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης του λιμένα, στον οποίο το πλοίο ευρέθη με ελλείψεις, στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με όλες τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων.

5. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 4 στοιχείο α), η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης του λιμένα, στον οποίο ένα πλοίο ευρέθη με ελλείψεις, ενημερώνει αμέσως, μέσω της ΔΑΝ, τις Αρμόδιες Αρχές όλων των άλλων κρατών μελών. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 4 στοιχείο β), η Αρμόδια Αρχή του λιμένα, στον οποίο ευρίσκεται το επισκευαστικό ναυπηγείο, ενημερώνει αμέσως, μέσω της ΔΑΝ, τις Αρμόδιες Αρχές όλων των άλλων κρατών μελών. Πριν απαγορευθεί η είσοδος σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο πλοίου, το οποίο τελεί υπό απαγόρευση πρόσβασης σε όλους τους λιμένες ή αγκυροβόλια εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ΔΑΝ μπορεί να ζητά διαβουλεύσεις με την αρχή του κράτους της σημαίας του συγκεκριμένου πλοίου.

6. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 4, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης μπορεί να επιτρέπει την πρόσβαση σε συγκεκριμένο λιμένα ή αγκυροβόλιο σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή για σημαντικούς λόγους ασφαλείας ή για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης, ή για την αποκατάσταση ελλείψεων, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου έχουν λάβει τα κατάλληλα μέτρα, για την ασφαλή είσοδο, μέτρα τα οποία να ικανοποιούν την ως άνω Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης.

Άρθρο 22
(Άρθρο 22 της Οδηγίας)
Επαγγελματικά προσόντα των επιθεωρητών

1. Οι επιθεωρήσεις σύμφωνα με το παρόν διεξάγονται μόνον από επιθεωρητές της Αρμόδιας Αρχής Επιθεώρησης ή που ενεργούν για λογαριασμό αυτής και οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια για τα προσόντα που προβλέπει το παράρτημα XI και έχουν εξουσιοδοτηθεί από τη ΔΑΝ.

2. Όταν η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης του λιμένα δεν διαθέτει άτομα με την απαιτούμενη επαγγελματική πείρα, ο επιθεωρητής της Αρμόδιας αυτής Αρχής Επιθεώρησης μπορεί να επικουρείται από οποιοδήποτε άτομο με την απαιτούμενη πείρα.

3. Οι επιθεωρητές που πραγματοποιούν ελέγχους πλοίων στους ελληνικούς λιμένες και τα άτομα που τους επικουρούν δεν πρέπει να έχουν εμπορικά συμφέροντα ούτε στο λιμένα επιθεώρησης, ούτε στα επιθεωρούμενα πλοία, οι δε επιθεωρητές δεν πρέπει να απασχολούνται ούτε να αναλαμβάνουν εργασίες για λογαριασμό μη κυβερνητικών οργανισμών, οι οποίοι εκδίδουν τα κυβερνητικά πιστοποιητικά ή πιστοποιητικά κλάσης ή οι οποίοι διενεργούν τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται για τη χορήγηση των πιστοποιητικών αυτών σε πλοία.

4. Κάθε επιθεωρητής πρέπει να φέρει προσωπικό έγγραφο, υπό τη μορφή δελτίου ταυτότητας, το οποίο εκδίδεται από τη ΔΑΝ σύμφωνα με το π.δ. 235/1997 (Α΄ 175).

5. Η ΔΑΝ διασφαλίζει ότι τα προσόντα των επιθεωρητών και η συμμόρφωση τους προς τα ελάχιστα κριτήρια που προβλέπει το παράρτημα XI επαληθεύονται, πριν τους εξουσιοδοτήσουν να διεξάγουν επιθεωρήσεις, ακολούθως δε περιοδικά, λαμβανομένου υπόψη του εναρμονισμένου προγράμματος κατάρτισης και αξιολόγησης των προσόντων των επιθεωρητών, όπως αυτό καταρτίζεται από την Επιτροπή και ισχύει κάθε φορά.

6. Η ΔΠΟΕΚ, σε συνεργασία με τη ΔΑΝ, μέσω της λειτουργίας της Σχολής Επιθεωρητών Ασφάλειας Πλοίων σύμφωνα με το π.δ. 159/2006 (Α΄168), όπως ισχύει κάθε φορά, εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές λαμβάνουν κατάλληλη κατάρτιση όσον αφορά τις αλλαγές του συστήματος ελέγχου του κράτους λιμένα που εφαρμόζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με βάση τα καθοριζόμενα στο παρόν και τις τροποποιήσεις των συμβάσεων.

Άρθρο 23
(Άρθρο 23 της Οδηγίας)
Αναφορές πλοηγών και φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων

1. Οι πλοηγοί, οι οποίοι προσορμίζουν και αποπροσορμίζουν πλοία ή οι οποίοι αναλαμβάνουν να πλοηγήσουν πλοία που καταπλέουν σε έναν ελληνικό λιμένα ή που διέρχονται από την Ελληνική Επικράτεια, ενημερώνουν αμέσως την οικεία Λιμενική Αρχή κάθε φορά που πληροφορούνται, κατά την άσκηση των κανονικών καθηκόντων τους, ότι υπάρχουν καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδεχομένως θίγουν την ασφάλεια ναυσιπλοΐας του πλοίου, ή οι οποίες ενδέχεται να συνιστούν απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2. Εάν οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, κατά την άσκηση των συνήθων καθηκόντων τους, πληροφορηθούν ότι ένα πλοίο που ευρίσκεται στο λιμένα τους παρουσιάζει καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες θίγουν την ασφάλεια του πλοίου ή συνιστούν αδικαιολόγητη απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενημερώνουν αμέσως την οικεία Λιμενική Αρχή.

3. Οι πλοηγοί και οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων πρέπει να υποβάλλουν στην οικεία Λιμενική Αρχή τουλάχιστον τις εξής πληροφορίες υπό ηλεκτρονική μορφή όταν αυτό είναι δυνατόν:

α) πληροφορίες σχετικά με το πλοίο (όνομα, κωδικό αριθμό ΙΜΟ, διακριτικό σήμα και σημαία),

β) πληροφορίες σχετικά με τον πλου (τελευταίο λιμένα κατάπλου, λιμένα προορισμού),

γ) περιγραφή των καταφανών ανωμαλιών που διαπιστώθηκαν στο πλοίο.

4. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης διασφαλίζει τη λήψη των κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισης των καταφανών ανωμαλιών οι οποίες γνωστοποιούνται από τους πλοηγούς ή τους φορείς και διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, καταγράφει τις λεπτομέρειες των λαμβανομένων μέτρων.

Άρθρο 24
(Άρθρο 24 της Οδηγίας)
Βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων

1. Οι αρμόδιες αρχές αξιοποιούν τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, που καθιστά διαθέσιμη η Επιτροπή και περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων το οποίο θεσπίζεται με το παρόν και περιλαμβάνει τις λειτουργίες που ορίζονται στο παράρτημα XII.

2. Με ευθύνη του Πλοιάρχου καταχωρείται στο ημερολόγιο γέφυρας ο Πραγματικός Χρόνος Κατάπλου και Απόπλου του πλοίου που καταπλέει και αποπλέει σε/από σε ελληνικό λιμένα και/ή αγκυροβόλιο. Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής ή ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου γνωστοποιεί άμεσα στις κατά τόπο αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, όπως αυτές καθώς και η διαδικασία καθορίζονται από τα Υπουργεία Προστασίας του Πολίτη και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, τοιχοκολλώνται σε όλες τις Λιμενικές Αρχές και αναρτώνται στο διαδικτυακό ιστότοπο του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, πληροφορίες σχετικά με τον πραγματικό χρόνο κατάπλου και απόπλου κάθε πλοίου, για τις ανάγκες του παρόντος, που καταπλέει στους ελληνικούς λιμένες και/ή αγκυροβόλια.

3. Με μέριμνα των Υπουργείων Προστασίας του Πολίτη και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, διασφαλίζεται ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον πραγματικό χρόνο κατάπλου και απόπλου κάθε πλοίου που καταπλέει στους ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια, μαζί με τον κωδικό αναγνώρισης του οικείου λιμένα, διαβιβάζεται σε εύλογο χρονικό διάστημα στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μέσω του Κοινοτικού συστήματος ανταλλαγής ναυτικών πληροφοριών «SafeSeaNet», όπως προβλέπεται από το π.δ. 49/2005 (Α΄ 66), όπως ισχύει κάθε φορά. Εφόσον οι εν λόγω πληροφορίες έχουν διαβιβασθεί στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων δια του SafeSeaNet, απαλλάσσονται από την παροχή δεδομένων κατά τα σημεία 1.2 και 2, στοιχεία α) και β) του παραρτήματος XIV του παρόντος.

4. Οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διεξάγονται σύμφωνα με το παρόν εισάγονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μόλις ολοκληρωθεί η επιθεώρηση ή αρθεί η κράτηση πλοίου. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων το οποίο θεσπίζεται με το παρόν και περιλαμβάνει τις λειτουργίες που ορίζονται στο παράρτημα XII. Εντός 72 ωρών, Οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που εισάγονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων επικυρώνονται για λόγους δημοσίευσης.

Άρθρο 25
(Άρθρο 25 της Οδηγίας)
Ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία

Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων και οποιεσδήποτε άλλες σχετικές Αρχές ή φορείς διαβιβάζουν στις οικείες Λιμενικές Αρχές τις παρακάτω πληροφορίες, εφόσον τις διαθέτουν:

α) πληροφορίες που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 9 και το παράρτημα III,

β) πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που δεν κοινοποίησαν πληροφορίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος, της υπ' αριθμ. 8111.1/41/09 κοινής υπουργικής απόφασης (Β΄412), όπως ισχύει κάθε φορά, του π.δ. 49/2005 (Α΄ 66), όπως ισχύει κάθε φορά, καθώς και όπου απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004,

γ) πληροφορίες σχετικά με πλοία που απέπλευσαν χωρίς να συμμορφώνονται με τα άρθρα 7 ή 10 της υπ' αριθμ. 8111.1/41/09 κοινής υπουργικής απόφασης (Β΄412), όπως ισχύει κάθε φορά,

δ) πληροφορίες σχετικά με πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος ή εκδιώχθηκαν από λιμένες για λόγους ασφαλείας από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security),

ε) πληροφορίες σχετικά με καταφανείς ανωμαλίες σύμφωνα με το άρθρο 23.

Άρθρο 26
(Άρθρο 26 της Οδηγίας)
Δημοσίευση πληροφοριών

Οι αρμόδιες αρχές αξιοποιούν τις πληροφορίες, που καθιστά διαθέσιμες και διατηρεί η Επιτροπή σε δημόσιο ιστότοπο, που αφορούν τις επιθεωρήσεις, τις κρατήσεις πλοίων και τις απαγορεύσεις πρόσβασης σύμφωνα με το παράρτημα XIII.

Άρθρο 27
(Άρθρο 27 της Οδηγίας)
Δημοσίευση καταλόγου εταιρειών με χαμηλές και πολύ χαμηλές επιδόσεις

Οι αρμόδιες αρχές αξιοποιούν τις πληροφορίες, που καταρτίζει και δημοσιεύει τακτικά η Επιτροπή σε δημόσιο ιστότοπο, σχετικά με τις εταιρείες των οποίων οι επιδόσεις, για τον καθορισμό της κατηγορίας κινδύνου του πλοίου κατά το παράρτημα I, μέρος I, έχουν κριθεί χαμηλές και πολύ χαμηλές επί περίοδο τριών μηνών τουλάχιστον.

Άρθρο 28
(Άρθρο 28 της Οδηγίας)
Κάλυψη δαπανών

1. Όταν κατά τις επιθεωρήσεις στις οποίες αναφέρονται τα άρθρα 13 και 14 επιβεβαιώνονται ή διαπιστώνονται ελλείψεις σε σχέση με τις απαιτήσεις μιας σύμβασης, οι οποίες δικαιολογούν την κράτηση πλοίου, όλες οι δαπάνες, σε μια κανονική λογιστική περίοδο, οι οποίες σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις, καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή ή τον εφοπλιστή ή τον νόμιμο εκπρόσωπο αυτών στην Ελληνική Επικράτεια.

2. Όλες οι δαπάνες, οι οποίες σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις που διεξάγει η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης, σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 21 παράγραφος 4, επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή διαχειριστή, ή εφοπλιστή του πλοίου ή τον νόμιμο εκπρόσωπο αυτών στην Ελληνική Επικράτεια.

3. Σε περίπτωση κράτησης πλοίου, όλες οι δαπάνες κράτησης στο λιμένα βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή ή τον εφοπλιστή του πλοίου ή το νόμιμο εκπρόσωπο αυτών στην Ελληνική Επικράτεια.

4. Η κράτηση πλοίου αίρεται μόνον όταν καταβληθεί όλο το ποσό ή δοθεί επαρκής εγγύηση για την απόδοση των δαπανών.

5. Το ύψος και ο τρόπος είσπραξης των δαπανών που σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις που διεξάγει η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης καθορίζονται στο π.δ. 375/2002 (Α΄322), σε συνδυασμό με το ν. 3697/2008 (Α΄194), όπως ισχύουν κάθε φορά.

Άρθρο 29
(Άρθρο 29 της Οδηγίας)
Στοιχεία για την παρακολούθηση της εφαρμογής

Η ΔΑΝ παρέχει στην Επιτροπή τις πληροφορίες κατά το παράρτημα XIV με τη συχνότητα που προβλέπει το εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 30
(Άρθρο 34 της Οδηγίας)
Κυρώσεις

Στους παραβάτες του παρόντος, ανεξάρτητα από τυχόν πειθαρχική ευθύνη τους, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του ν. δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου» (Α΄ 261), όπως ισχύει κάθε φορά, εκτός αν ο παραβάτης έχει ήδη καταδικασθεί ή αθωωθεί με τελεσίδικη απόφαση ποινικού δικαστηρίου για ποινικό αδίκημα, το οποίο ταυτίζεται με την παράβαση που αφορά η διοικητική κύρωση.

Άρθρο 31

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος τα Παραρτήματα I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
(κατά το άρθρο 5)

Το κοινοτικό σύστημα επιθεώρησης από το κράτος λιμένα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

I. Κατηγορία κινδύνου του πλοίου

Η κατηγορία κίνδυνου του πλοίου προσδιορίζεται ως συνδυασμός των ακόλουθων γενικών και ιστορικών παραμέτρων:

1. Γενικές παράμετροι

α) Τύπος του πλοίου

Τα επιβατηγά, τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, τα πλοία μεταφοράς αερίου και τα πλοία μεταφορά φορτίου χύδην θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

β) Ηλικία του πλοίου

Τα πλοία άνω των 12 ετών θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

γ) Επιδόσεις του κράτους σημαίας

αα) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

ββ) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με χαμηλότερο ποσοστό κρατήσεων πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

γγ) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους για το οποίο έχει ολοκληρωθεί έλεγχος και, κατά περίπτωση έχει υποβληθεί διορθωτικό σχέδιο δράσης, και τα δύο σύμφωνα με το πλαίσιο και τις διαδικασίες του εθελοντικού προγράμματος ελέγχων των κρατών μελών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο. Μόλις ληφθούν τα μέτρα κατά το άρθρο 10 παράγραφος 3, το κράτος της σημαίας του πλοίου αυτού καταδεικνύει συμμόρφωση με τον κώδικα εφαρμογής των υποχρεωτικών πράξεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

δ) Αναγνωρισμένοι οργανισμοί

αα) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς με χαμηλό ή πολύ χαμηλό επίπεδο επιδόσεων σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων πλοίων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

ββ) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς με υψηλό επίπεδο επιδόσεων σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων πλοίων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

γγ) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από οργανισμούς αναγνωρισμένους με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

ε) Επιδόσεις εταιρειών

αα) Τα πλοία εταιρείας με χαμηλές ή πολύ χαμηλές επιδόσεις οι οποίες καθορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κρατήσεων πλοίων των πλοίων της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

ββ) Τα πλοία εταιρείας με υψηλές επιδόσεις οι οποίες καθορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κράτησης των πλοίων της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

2. Ιστορικές παράμετροι

α) Τα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση περισσότερες από μία φορές θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

β) Τα πλοία τα οποία, κατά τις επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν εντός της περιόδου στην οποία αναφέρεται το παράρτημα ΙΙ, και παρουσίασαν τον αριθμό ελλείψεων κατά το παράρτημα ΙΙ, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

γ) Τα πλοία στα οποία δεν έχει επιβληθεί κράτηση εντός της περιόδου στην οποία αναφέρεται το παράρτημα ΙΙ, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

2Α. Οι παράμετροι κινδύνου συνδυάζονται, μέσω στάθμισης που αντιστοιχεί στη σχετική επίδραση κάθε παραμέτρου στο συνολικό κίνδυνο του πλοίου, για τον καθορισμό των ακόλουθων κατηγοριών κινδύνου του πλοίου:

α) υψηλού κινδύνου,

β) τυπικού κινδύνου,

γ) χαμηλού κινδύνου.

Κατά τον προσδιορισμό αυτών των κατηγοριών κίνδυνου, δίδεται έμφαση στις παραμέτρους για τον τύπο του πλοίου, τις επιδόσεις του κράτους σημαίας, των αναγνωρισμένων οργανισμών και στις επιδόσεις των εταιρειών.

ΙΙ. Επιθεώρηση των πλοίων

1. Περιοδικές επιθεωρήσεις

Οι περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται σε προκαθορισμένα διαστήματα. Η συχνότητα τους καθορίζεται με βάση την κατηγορία κίνδυνου του πλοίου. Το διάστημα μεταξύ περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων υψηλού κινδύνου δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες. Το διάστημα μεταξύ περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων που ανήκουν σε διαφορετικές κατηγορίες κινδύνου αυξάνεται ανάλογα με τη μείωση του κινδύνου.

Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης πραγματοποιεί περιοδική επιθεώρηση σε:

α) κάθε πλοίο κατηγορίας υψηλού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων κατά τους τελευταίους έξι μήνες. Τα πλοία υψηλού κινδύνου υπόκεινται σε επιθεώρηση από τον πέμπτο μήνα,

β) κάθε πλοίο κατηγορίας τυπικού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων κατά τους τελευταίους δώδεκα μήνες. Τα πλοία τυπικού κινδύνου υπόκεινται σε επιθεώρηση από τον δέκατο μήνα,

γ) κάθε πλοίο κατηγορίας χαμηλού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων κατά τους τελευταίους 36 μήνες. Τα πλοία χαμηλού κινδύνου υπόκεινται σε επιθεώρηση από τον εικοστό τέταρτο μήνα.

2. Πρόσθετες επιθεωρήσεις

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι παρακάτω παράγοντες βαρύνουσας σημασίας ή μη αναμενόμενοι παράγοντες υπόκεινται σε επιθεώρηση ανεξάρτητα του χρόνου που έχει περάσει από την τελευταία περιοδική επιθεώρηση τους. Ωστόσο, η ανάγκη συμπληρωματικής επιθεώρησης λόγω μη αναμενόμενων παραγόντων επαφίεται στην επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή.

2Α. Παράγοντες βαρύνουσας σημασίας

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι ακόλουθοι παράγοντες βαρύνουσας σημασίας επιθεωρούνται ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που παρήλθε από την τελευταία τους περιοδική επιθεώρηση:

α) πλοία τα οποία έχουν απολέσει την κλάση τους ή αυτή έχει ανακληθεί για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας (maritime safety) μετά την τελευταία επιθεώρηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων,

β) πλοία τα οποία απετέλεσαν αντικείμενο έκθεσης ή κοινοποίησης από άλλο κράτος μέλος,

γ) πλοία των οποίων η ταυτότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί στην βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων,

δ) πλοία τα οποία:

αα) ενεπλάκησαν σε συμβάν σύγκρουσης, προσάραξης ή εξόκειλαν κατευθυνόμενα προς τον λιμένα,

ββ) κατηγορήθηκαν για ενδεχόμενη παράβαση των διατάξεων σχετικά με την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή προϊόντων εκροών,

γγ) εκτέλεσαν ασταθείς ή επισφαλείς ελιγμούς κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα μέτρα σχετικά με την πορεία που θεσπίστηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ή οι πρακτικές και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

2Β. Μη αναμενόμενοι παράγοντες

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι ακόλουθοι μη αναμενόμενοι παράγοντες μπορούν να επιθεωρούνται ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που παρήλθε από την τελευταία τους περιοδική επιθεώρηση. Η απόφαση διεξαγωγής πρόσθετης επιθεώρησης επαφίεται στην επαγγελματική κρίση της Αρμόδιας Αρχής Επιθεώρησης:

α) πλοία τα οποία δεν συμμορφώθηκαν με την εφαρμοστέα σύσταση του ΙΜΟ για τη ναυσιπλοΐα μέσω των εισόδων της Βαλτικής,

β) πλοία που φέρουν πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί από πρώην αναγνωρισμένο οργανισμό του οποίου η αναγνώριση έχει ανακληθεί μετά την τελευταία επιθεώρηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων,

γ) πλοία για τα οποία οι πλοηγοί ή οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων ανέφεραν ότι έχουν καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή πλεύση τους ή που θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σύμφωνα με το άρθρο 23 του παρόντος,

δ) πλοία τα οποία παρέλειψαν να συμμορφωθούν με τις σχετικές απαιτήσεις κοινοποίησης του άρθρου 9 του παρόντος, της υπ' αριθμ. 8111.1/41/09 κοινής υπουργικής απόφασης (Β΄412), όπως ισχύει κάθε φορά, του π.δ. 49/2005 (Α΄ 66), όπως ισχύει κάθε φορά, καθώς και όπου απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004,

ε) πλοία τα οποία απετέλεσαν αντικείμενο αναφοράς ή καταγγελίας του πλοιάρχου, μέλους του πληρώματος ή οποιουδήποτε προσώπου ή οργανισμού που έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης, εκτός εάν η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης κρίνει ότι η αναφορά ή η καταγγελία είναι προφανώς αδικαιολόγητες,

στ) πλοία στα οποία είχε επιβληθεί κράτηση πριν από περισσότερους από τρεις μήνες,

ζ) πλοία τα οποία έχουν αναφερθεί ως παρουσιάζοντα εκκρεμούσες ελλείψεις, εκτός εκείνων για τα οποία οι ελλείψεις έπρεπε να αποκατασταθούν εντός 14 ημερών

μετά τον απόπλου, και για ελλείψεις που έπρεπε να αποκατασταθούν πριν από τον απόπλου,

η) πλοία για τα οποία έχει αναφερθεί ότι παρουσιάζουν προβλήματα όσον αφορά το φορτίο τους, ιδίως για τοξικά και επικίνδυνα φορτία,

θ) πλοία που έχουν λειτουργήσει κατά τρόπο ώστε να θέσουν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον,

ι) πλοία για τα οποία περιήλθαν πληροφορίες από αξιόπιστη πηγή σχετικά με το γεγονός ότι οι παράμετροι κινδύνου των πλοίων αυτών είναι διαφορετικές από τις καταγεγραμμένες και, κατά συνέπεια, αυξάνεται το επίπεδο κίνδυνου.

3. Σύστημα επιλογής

3Α. Τα πλοία προτεραιότητας Ι επιθεωρούνται ως εξής:

α) Διεξάγεται εκτεταμένη επιθεώρηση επί:

αα) οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους έξι μήνες,

ββ) οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.

β) Διεξάγεται αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση ανάλογα με την περίπτωση επί οποιουδήποτε πλοίου, πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.

γ) Εφόσον πρόκειται για παράγοντα βαρύνουσας σημασίας:

αα) διεξάγεται λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, επί οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών,

ββ) διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.

3Β. Εφόσον η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης αποφασίσει να επιθεωρήσει πλοίο προτεραιότητας ΙΙ, εφαρμόζονται τα εξής:

α) διεξάγεται εκτεταμένη επιθεώρηση επί:

αα) οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους πέντε μήνες,

ββ) οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους δέκα μήνες, ή

γγ) οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, που ανήκει σε κατηγορία χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 24 μήνες.

β) Αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ανάλογα με την περίπτωση, διενεργείται επί:

αα) οποιουδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους δέκα μήνες, ή

ββ) οποιουδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, που ανήκει σε κατηγορία χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 24 μήνες.

γ) Εφόσον πρόκειται για μη αναμενόμενο παράγοντα:

αα) λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, διενεργείται επί οποιουδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών,

ββ) λεπτομερέστερη επιθεώρηση διενεργείται επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
(κατά το άρθρο 10 παράγραφος 2)

				Κατηγορία			
				Πλοίο υψηλού κινδύνου (ΠΥΚ)		Πλοίο τυπικού κινδύνου (ΠΤΚ)	Πλοίο χαμηλού κινδύνου (ΠΧΚ)
Γενικές παράμετροι				Κριτήρια	Βαθμοί	Κριτήρια	Κριτήρια
1	Τύπος πλοίου			Χημικό εξαμενόπλοιο Πλοίο μεταφοράς αερίου Πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο Πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην Επιβατηγό	2	Ούτε πλοίο υψηλού κινδύνου ούτε πλοίο χαμηλού κινδύνου	Όλοι οι τύποι
2	Ηλικία του πλοίου			Όλοι οι τύποι > 12 έτη	1		Όλες οι ηλικίες
3α	Σημαία	Κατάλογος μαύρος, γκρίζος, λευκός		Μαύρος – ΠΥΚ, ΥΚ, Μ έως ΥΚ	2		Λευκός
				Μαύρος – ΜΚ	1		
3β		Έλεγχος ΙΜΟ		—	—		Ναι
4α	Αναγνωρισμένος οργανισμός	Επιδόσεις	Υ	—	—		Υψηλές
			Μ	—	—		—
			Χ	Χαμηλές	1		—
			ΠΧ	Πολύ χαμηλές			—
4β		Αναγνωρισμένος από ΕΕ		—	—		Ναι
5	Εταιρεία	Επιδόσεις	Υ	—	—		Υψηλές
			Μ	—	—		—
			Χ	Χαμηλές	2		—
			ΠΧ	Πολύ χαμηλές			—
Ιστορικές παράμετροι							
6	Αριθμός καταχώρισης ελλείψεων σε κάθε επιθεώρηση εντός των προηγούμενων 36 μηνών		Ελλείψεις	Μη επιλέξιμο	—		≤ 5 (και μία τουλάχιστον επιθεώρηση κατά τους προηγούμενους 36 μήνες)
7	Αριθμός κρατήσεων πλοίων εντός των προηγούμενων 36 μηνών		Κρατήσεις πλοίων	≥ 2 Κρατήσεις πλοίων	1		Όχι κράτηση πλοίου

Τα ΠΥΚ είναι πλοία που πληρούν κριτήρια τα οποία αντιστοιχούν συνολικά σε 5 βαθμούς τουλάχιστον.
Τα ΠΧΚ είναι πλοία που πληρούν όλα τα κριτήρια των παραμέτρων χαμηλού κινδύνου.
Τα ΠΤΚ είναι πλοία που δεν ανήκουν ούτε στην κατηγορία των ΠΥΚ ούτε στην κατηγορία των ΠΧΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III
ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΑΦΙΞΗΣ ΠΛΟΙΟΥ
(κατά το άρθρο 9 παράγραφος 1)

Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1, για πλοίο το οποίο υπόκειται σύμφωνα με το άρθρο 14 σε εκτεταμένη επιθεώρηση και καταπλέει σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο:

Οι πληροφορίες που σημειώνονται παρακάτω υποβάλλονται τουλάχιστον εβδομήντα δύο (72) ώρες πριν από τον αναμενόμενο χρόνο κατάπλου στον λιμένα ή στο αγκυροβόλιο ή πριν από τον απόπλου από τον προηγούμενο λιμένα σε περίπτωση που το ταξίδι αναμένεται να διαρκέσει λιγότερο από εβδομήντα δύο (72) ώρες:

α) στοιχεία του πλοίου (όνομα, Διεθνές Διακριτικό Σήμα, αριθμός αναγνώρισης IMO ή Διακριτικό Σταθμού Πλοίου (MMSI),

β) προβλεπόμενη διάρκεια παραμονής στο λιμένα,

γ) για δεξαμενόπλοια:

αα) δομή: μονό κύτος, μονό κύτος με δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος, διπλό κύτος,

ββ) κατάσταση των δεξαμενών φορτίου και έρματος: γεμάτες, άδειες, αδρανείς,

γγ) όγκος και φύση του φορτίου,

δ) προβλεπόμενες εργασίες στον λιμένα ή στο αγκυροβόλιο προορισμού (φόρτωση, εκφόρτωση, άλλες),

ε) θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις και εργασίες ουσιαστικής συντήρησης και επισκευής που προβλέπεται να πραγματοποιηθούν κατά την παραμονή στον λιμένα προορισμού,

στ) ημερομηνία τελευταίας εκτεταμένης επιθεώρησης στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ
(κατά το άρθρο 13 παράγραφος 1)

1. Διεθνές πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου (1969)

2. α) Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου

β) Πιστοποιητικό ασφαλείας κατασκευής φορτηγού πλοίου

γ) Πιστοποιητικό ασφαλείας εξαρτισμού φορτηγού πλοίου

δ) Πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου

ε) Πιστοποιητικό εξαίρεσης, συμπεριλαμβανομένου καταλόγου φορτίων

στ) Πιστοποιητικό ασφαλείας φορτηγών πλοίων

3. Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC)

4. Αρχείο διαρκούς σύνοψης

5. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων Χύδην - Πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην

6. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην - Πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην

7. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο

8. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην

9. Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (1966) - Διεθνές πιστοποιητικό εξαίρεσης της τήρησης της γραμμής φόρτωσης

10. Βιβλίο πετρελαίου, μέρη I και II.

11. Βιβλίο καταγραφής φορτίου

12. Έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς στελέχωσης

13. Πιστοποιητικά ή οποιαδήποτε άλλα έγγραφα που απαιτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης STCW 78/95,

14. Ιατρικά πιστοποιητικά (βλέπε τη σύμβαση ΔΟΕ αριθ. 73 για τις ιατρικές εξετάσεις των ναυτικών)

15. Πίνακας του καθεστώτος εργασίας επί του πλοίου (σύμβαση ΔΟΕ αριθ. 180 και σύμβαση STCW 78/95)

16. Αρχείο των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών (σύμβαση ΔΟΕ αριθ.180)

17. Στοιχεία ευσταθείας

18. Αντίγραφο του εγγράφου συμμόρφωσης και του πιστοποιητικού ασφαλούς διαχείρισης που εκδίδονται σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Ναυσιπλοΐα και την Πρόληψη της Ρύπανσης (SOLAS 74, κεφάλαιο IX)

19. Πιστοποιητικά για την αντοχή του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού του πλοίου, που εκδίδονται από τον σχετικό αναγνωρισμένο οργανισμό (απαιτείται μόνον όταν το πλοίο διατηρεί την κλάση του σε αναγνωρισμένο οργανισμό)

20. Βεβαίωση συμμόρφωσης με τις ειδικές διατάξεις για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα

21. Πιστοποιητικό ασφάλειας ταχύπλοων σκαφών και άδεια λειτουργίας ταχύπλοου σκάφους

22. Ειδικός κατάλογος ή δηλωτικό επικίνδυνων εμπορευμάτων ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας

23. Ημερολόγιο πλοίου όπου έχουν καταχωριστεί δοκιμές και γυμνάσια συναγερμού συμπεριλαμβανομένων των ασκήσεων ασφαλείας και το ημερολόγιο καταχώρισης επιθεωρήσεων και συντηρήσεων των συσκευών και των διατάξεων διάσωσης καθώς και των συσκευών και διευθετήσεων πυρόσβεσης

24. Πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου ειδικού προορισμού

25. Πιστοποιητικό ασφάλειας κινητής μονάδας γεωτρήσεων ανοικτής θαλάσσης

26. Για τα πετρελαιοφόρα, τα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι υπό έρμα

27. Πίνακας συγκέντρωσης, σχέδιο αντιμετώπισης πυρκαγιάς και, για τα επιβατηγά πλοία, σχέδιο αντιμετώπισης βλαβών

28. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ρύπανσης από πετρέλαιο

29. Αρχείο των εκθέσεων ελέγχου (για τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα πετρελαιοφόρα)

30. Εκθέσεις επιθεώρησης οι οποίες συντάχθηκαν στο πλαίσιο προγενέστερων ελέγχων από το κράτος λιμένα

31. Για τα επιβατηγά πλοία ro-ro, πληροφορίες για τον λόγο A/A-max

32. Έγγραφο άδειας για τη μεταφορά σιτηρών

33. Εγχειρίδιο ασφάλισης φορτίου

34. Σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων και βιβλίο απορριμμάτων

35. Σύστημα υποστήριξης λήψης αποφάσεων για πλοιάρχους επιβατηγών πλοίων

36. Σχέδιο συνεργασίας SAR για επιβατηγά πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια

37. Κατάλογος επιχειρησιακών περιορισμών για επιβατηγά πλοία
38. Βιβλίο μεταφοράς φορτίου χύδην
39. Σχέδιο φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην
40. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης σε σχέση μετης την αστική ευθύνη για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο (διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση, 1992)
41. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης σχετικά με την αστική ευθύνη για ζημιά από ρύπανση πετρελαίου κίνησης (διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη σε περίπτωση ζημίας από ρύπανση πετρελαίου κίνησης, 2001)
42. Πιστοποιητικά που απαιτούνται με βάση την οδηγία 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των εφοπλιστών για ναυτικές απαιτήσεις
43. Πιστοποιητικό που απαιτείται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την ευθύνη των μεταφορέων επιβατών δια θαλάσσης σε περίπτωση ατυχήματος.
44. Διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη ρύπανσης της ατμόσφαιρας.
45. Διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ «ΣΑΦΩΝ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ»
(κατά το άρθρο 13 παράγραφος 3)

Α. Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για λεπτομερέστερη επιθεώρηση

1. Πλοία περί των οποίων το παράρτημα Ι μέρος ΙΙ 2Α και 2Β.
2. Το βιβλίο πετρελαίου δεν τηρείται ορθώς.
3. Κατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των λοιπών εγγράφων, διαπιστώθηκαν ανακρίβειες.
4. Ενδείξεις ότι το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να τηρήσει τις απαιτήσεις που αφορούν τις επικοινωνίες επί του πλοίου οι οποίες παρατίθενται στο άρθρο 18 της οδηγίας 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.
5. Ένα πιστοποιητικό αποκτήθηκε δολίως ή ο κάτοχος του δεν είναι το πρόσωπο για το οποίο είχε αρχικά εκδοθεί το πιστοποιητικό.
6. Το πλοίο έχει πλοίαρχο, αξιωματικό ή μέλος του πληρώματος με πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από χώρα που δεν έχει κυρώσει τη σύμβαση STCW 78/95.
7. Ενδείξεις ότι οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης και οι λοιπές εργασίες δεν εκτελούνται ασφαλώς, ή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, π.χ. η περιεκτικότητα σε οξυγόνο του βασικού δικτύου παροχής αδρανούς αερίου των δεξαμενών φορτίου υπερβαίνει το οριζόμενο ανώτατο επίπεδο.
8. Παράλειψη εκ μέρους του πλοιάρχου ενός πετρελαιοφόρου να προσκομίσει την καταγραφή του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι υπό έρμα.
9. Απουσία ενημερωμένου πίνακα συγκέντρωσης ή άγνοια από τα μέλη του πληρώματος των καθηκόντων τους σε περίπτωση πυρκαγιάς ή εντολής εγκατάλειψης του πλοίου.
10. Εκπομπή ψευδών συναγερμών, η οποία δεν ακολουθήθηκε από τις κατάλληλες διαδικασίες ακύρωσης.
11. Απουσία εξοπλισμού ή διατάξεων κύριας σημασίας, απαιτούμενων από τις συμβάσεις.
12. Εξαιρετικά ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.
13. Ενδείξεις από τη γενική εντύπωση και τις παρατηρήσεις του επιθεωρητή ότι το κύτος ή η δομή του πλοίου παρουσιάζουν σοβαρές φθορές ή ελαττώματα, τα οποία ενδεχομένως να θέσουν σε κίνδυνο τη δομική ακεραιότητα, τη στεγανότητα ή την αντοχή του πλοίου στις καιρικές συνθήκες.
14. Πληροφορίες ή στοιχεία ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικούς χειρισμούς επί του πλοίου, οι οποίοι αφορούν την ασφάλεια του σκάφους ή την πρόληψη της ρύπανσης ή ότι δεν έχουν εκτελεσθεί τέτοιου είδους χειρισμοί
15. Απουσία πίνακα με τις διαδικασίες εργασίας επί του πλοίου ή αρχείου των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών.

Β. Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για τον έλεγχο των πλοίων σχετικά με ζητήματα ασφάλειας

1. Ο επιθεωρητής μπορεί να εντοπίσει σαφείς ενδείξεις που δικαιολογούν περαιτέρω ελέγχους σχετικά με την ασφάλεια κατά την αρχική επιθεώρηση ελέγχου από το κράτος λιμένα ως εξής:

1.1. Το ISSC δεν ισχύει ή έχει λήξει.

1.2. Το πλοίο έχει κατώτερο επίπεδο ασφάλειας από τον λιμένα.

1.3. Δεν πραγματοποιήθηκαν ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου.

1.4. Τα αρχεία για τις τελευταίες δέκα διασυνδέσεις πλοίου/λιμένα ή πλοίου/πλοίου δεν είναι πλήρη.

1.5. Στοιχεία ή παρατηρήσεις ότι βασικά μέλη του προσωπικού του πλοίου δεν μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους.

1.6. Στοιχεία από παρατηρήσεις που συνεπάγονται ότι υφίστανται σοβαρές ελλείψεις σε ζητήματα ασφάλειας.

1.7. Πληροφορίες από τρίτα μέρη όπως για παράδειγμα εκθέσεις ή καταγγελίες σχετικά με πληροφορίες που αφορούν θέματα ασφάλειας

1.8. Το πλοίο διαθέτει συνεχόμενα και διαδοχικά προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC) και κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή ένας από τους λόγους που το πλοίο ή η εταιρεία ζητά την έκδοση τέτοιου πιστοποιητικού είναι για να αποφύγει την πλήρη συμμόρφωση με την SOLAS 74, κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του κώδικα ISPS, πέραν από την περίοδο ισχύος του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού. Το μέρος Α του κώδικα ISPS ορίζει τις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να εκδοθεί προσωρινό πιστοποιητικό.

2. Αν εντοπιστούν σαφείς ενδείξεις με βάση τα παραπάνω, ο επιθεωρητής πληροφορεί αμέσως την αρμόδια αρχή ασφάλειας από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security) (εκτός της περίπτωσης που ο επιθεωρητής είναι επίσης και δεόντως εξουσιοδοτημένος αξιωματικός ασφαλείας). Η αρμόδια αρχή ασφάλειας από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security) αποφασίζει στη

συνέχεια για τα περαιτέρω αναγκαία μέτρα ελέγχου, λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο ασφάλειας σύμφωνα με τον κανονισμό 9 της SOLAS 74, κεφάλαιο XI.

3. Σαφείς ενδείξεις εκτός από αυτές που σημειώνονται ανωτέρω αποτελούν ζήτημα που αφορά τον δεόντως εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή ασφαλείας (security).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ
(κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1)

Παράρτημα I, «Διαδικασίες ελέγχου του κράτους λιμένα» του ΜΣ των Παρισίων και οι ακόλουθες οδηγίες ή κατευθυντήριες γραμμές που έχει εκδώσει το ΜΣ των Παρισίων, στην πλέον ενημερωμένη τους μορφή:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (οδηγία 33/2000/02 – Επιχειρησιακός έλεγχος των οχηματαγωγών και επιβατηγών πλοίων),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (οδηγία 35/2002/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τους ηλεκτρονικούς χάρτες),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (οδηγία 36/2003/08 - Κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (οδηγία 37/2004/02 - Κατευθυντήριες γραμμές σύμφωνα με τη σύμβαση STCW 78/95, όπως τροποποιήθηκε),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (οδηγία 37/2004/05 – Κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις ώρες εργασίας/ανάπαυσης),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (οδηγία 37/2004/10 - Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τα θέματα ασφαλείας),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [οδηγία 38/2005/02 - Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα που ελέγχουν το σύστημα καταγραφής δεδομένων πλου (VDR)],
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (οδηγία 38/2005/05
– Κατευθυντήριες γραμμές για το παράρτημα I της MARPOL 73/78,
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [οδηγία 38/2005/07 – Κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης (CAS) όσον αφορά τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους],
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (οδηγία 39/2006/01 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον κώδικα ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (οδηγία 39/2006/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον έλεγχο του GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (οδηγία 39/2006/03 – Βελτιστοποίηση διαδικασίας απαγόρευσης πρόσβασης και λίστα ελέγχου κοινοποιήσεων),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [οδηγία 39/2006/10 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με την εξέταση των δεξαμενών έρματος και την προσομοίωση διακοπής ρεύματος του κεντρικού δικτύου (δοκιμή γενικής διακοπής ρεύματος)],
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (οδηγία 39/2006/11 – Κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο των δοκιμών στοιχείων των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (οδηγία 39/2006/12 – Κώδικας ορθών πρακτικών για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) [οδηγία 40/2007/04 – Κριτήρια για την αξιολόγηση της υπευθυνότητας των αναγνωρισμένων οργανισμών (ΑΟ)],
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (οδηγία 40/2007/09 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους επιθεωρητές του ελέγχου του κράτους λιμένα όσον αφορά τη συμμόρφωση με το παράρτημα VI της MARPOL 73/78).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII
ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
(κατά το άρθρο 14)

Η εκτεταμένη επιθεώρηση αφορά ιδίως τη γενική κατάσταση των ακόλουθων πεδίων κινδύνου:

1. Έγγραφα
2. Κατάσταση των δομικών στοιχείων
3. Αντοχή στις καιρικές συνθήκες
4. Συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. Ραδιοεπικοινωνία
6. Εργασίες φορτοεκφόρτωσης
7. Πυρασφάλεια
8. Συναγερμοί
9. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
10. Εξοπλισμός πλοήγησης
11. Σωστικός εξοπλισμός
12. Επικίνδυνα εμπορεύματα
13. Μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα
14. Πρόληψη της ρύπανσης

Επιπλέον, με την επιφύλαξη της δυνατότητας διεξαγωγής της ή ενδεχόμενων περιορισμών συνδεόμενων με την ασφάλεια των προσώπων, του πλοίου ή του λιμένα, η εκτεταμένη επιθεώρηση περιλαμβάνει την εξακρίβωση ειδικών σημείων των πεδίων κινδύνου ανάλογα με τον τύπο του επιθεωρούμενου πλοίου, όπως έχει ορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΟΥΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
(κατά το άρθρο 16)

1. Όταν συντρέχουν οι συνθήκες που περιγράφονται στο άρθρο 16 εδάφιο 1, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης του λιμένα στον οποίο ανακοινώνεται η τρίτη, ανάλογα με την περίπτωση, κράτηση του πλοίου, ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο του πλοίου ότι επίκειται έκδοση διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης η οποία εφαρμόζεται άμεσα μετά την αναχώρηση του πλοίου από τον λιμένα. Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης εφαρμόζεται αμέσως μετά τον απόπλου του πλοίου από τον λιμένα μετά την αποκατάσταση των ελλείψεων που είχαν ως αποτέλεσμα την κράτηση του πλοίου.

2. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης, δια της ΔΑΝ, αποστέλλει επίσης αντίγραφο της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης στην αρχή του κράτους σημαίας, στον αναγνωρισμένο οργανισμό, στα άλλα κράτη μέλη, και στους άλλους υπογράφοντες το ΜΣ των Παρισίων, στην Επιτροπή, και στη Γραμματεία του ΜΣ των Παρισίων. Η ΔΑΝ οφείλει επίσης να επικαιροποιήσει χωρίς καθυστέρηση την βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων με τις πληροφορίες που αφορούν την απαγόρευση πρόσβασης.

3. Για να αρθεί η απαγόρευση πρόσβασης, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής πρέπει να υποβάλει επίσημη αίτηση στην Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση πρόσβασης. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφο της αρχής του κράτους σημαίας που έχει εκδοθεί μετά από επίσκεψη επί του πλοίου από επιθεωρητή δεόντως εξουσιοδοτημένο από την διοίκηση του κράτους σημαίας, που να βεβαιώνει ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως στις ισχύουσες διατάξεις των συμβάσεων. Η διοίκηση του κράτους σημαίας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία στην Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης ότι πραγματοποιήθηκε επίσκεψη επί του πλοίου.

4. Η αίτηση άρσης της απαγόρευσης πρόσβασης πρέπει επίσης να συνοδεύεται, ανάλογα με την περίπτωση, από έγγραφο του νηογνώμονα ο οποίος έχει κατατάξει το πλοίο, μετά από επίσκεψη επί του πλοίου από επιθεωρητή του νηογνώμονα που να βεβαιώνει ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα κλάσης που έχει ορίσει ο εν λόγω νηογνώμονας. Ο νηογνώμονας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία στην Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης ότι πραγματοποιήθηκε επίσκεψη επί του πλοίου.

5. Η απαγόρευση πρόσβασης μπορεί να αίρεται μόνο μετά την πάροδο περιόδου στην οποία αναφέρεται το άρθρο 16 του παρόντος και ύστερα από επανεπιθεώρηση του πλοίου σε συμφωνημένο λιμένα. Εάν ο συμφωνημένος λιμένας ευρίσκεται σε ένα κράτος μέλος, η Αρμόδια Αρχή αυτού του κράτους μπορεί μετά από αίτημα της Αρμόδιας Αρχής που εξέδωσε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης, να επιτρέψει στο πλοίο να εισέλθει στον συμφωνημένο λιμένα για να πραγματοποιηθεί η επανεπιθεώρηση. Σε τέτοιες περιπτώσεις, δεν πραγματοποιούνται φορτοεκφορτώσεις στον λιμένα μέχρι την αναστολή της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης.

6. Σε περίπτωση που η κράτηση πλοίου η οποία είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης, περιελάμβανε ελλείψεις στην δομή του πλοίου, η Αρμόδια Αρχή που εξέδωσε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης μπορεί να απαιτήσει την υποχρεωτική διάθεση προς εξέταση κατά την νέα επιθεώρηση, ορισμένων χώρων, συμπεριλαμβανομένων των χώρων φορτίου και των δεξαμενών.

7. Η επανεπιθεώρηση διεξάγεται από την Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης του κράτους μέλους που επέβαλλε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης, ή από την Αρμόδια Αρχή του λιμένα προορισμού κατόπιν συμφωνίας της Αρμόδιας Αρχής Επιθεώρησης του κράτους μέλους που επέβαλλε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης μπορεί να ζητήσει να ενημερωθεί μέχρι και 14 ημέρες πριν από αυτήν τη νέα επιθεώρηση. Προς διαβεβαίωση του εν λόγω κράτους μέλους ότι το πλοίο ικανοποιεί πλήρως τις ισχύουσες απαιτήσεις των συμβάσεων παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία.

8. Η επανεπιθεώρηση συνίσταται σε εκτεταμένη επιθεώρηση η οποία πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα σχετικά σημεία του παραρτήματος VII.

9. Όλα τα έξοδα της εκτεταμένης αυτής επιθεώρησης βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή ή τον εφοπλιστή ή το νόμιμο εκπρόσωπο αυτού στην Ελληνική Επικράτεια.

10. Εάν τα αποτελέσματα της εκτεταμένης επιθεώρησης ικανοποιούν την Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης σύμφωνα με το παράρτημα VII, το μέτρο της απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται, δια της ΔΑΝ, και ενημερώνεται περί αυτού εγγράφως η εταιρεία του πλοίου.

11. Επίσης, η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης, δια της ΔΑΝ, κοινοποιεί την απόφασή της εγγράφως στην αρχή του κράτους σημαίας, στον αρμόδιο νηογνώμονα, στα άλλα κράτη μέλη, στους άλλους υπογράφοντες το ΜΣ των Παρισίων, στην Επιτροπή, και στη Γραμματεία του ΜΣ των Παρισίων. Η ΔΑΝ οφείλει επίσης να επικαιροποιήσει χωρίς καθυστέρηση τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων με τις πληροφορίες που αφορούν την απαγόρευση πρόσβασης.

12. Οι πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία έχει απαγορευτεί η πρόσβαση στους λιμένες τους ευρισκόμενους εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης διατίθενται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 και του παραρτήματος XIII.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX
ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ
(κατά το άρθρο 17)

Η έκθεση επιθεώρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής στοιχεία:

I. Γενικά

1. Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης που συνέταξε την έκθεση

2. Ημερομηνία και τόπο επιθεώρησης

3. Όνομα του επιθεωρηθέντος πλοίου

4. Σημαία

5. Τύπο του πλοίου (όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης)

6. Κωδικό αριθμό IMO

7. Διακριτικό σήμα
8. Ολική χωρητικότητα (Ο.Χ. - G.T.)
9. Νεκρό βάρος (όπου τυγχάνει εφαρμογής)
10. Έτος ναυπήγησης όπως προκύπτει βάσει της ημερομηνίας που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου
11. Τον νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες, καθώς και κάθε άλλον οργανισμό, αναλόγως, που έχει/έχουν εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν.
12. Τον αναγνωρισμένο οργανισμό ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει/έχουν εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των ισχυουσών συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους σημαίας.
13. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή του έχοντος την εκμετάλλευση.
14. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ναυλωτή που είναι υπεύθυνος για την επιλογή του πλοίου και τύπος ναύλωσης, για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην.
15. Τελική ημερομηνία σύνταξης της έκθεσης της επιθεώρησης.
16. Προειδοποίηση ότι ενδέχεται να δημοσιευθούν λεπτομερή στοιχεία σχετικά με επιθεώρηση ή κράτηση πλοίου.

ΙΙ. Πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση

1. Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογή των σχετικών συμβάσεων, αρχή ή οργανισμός που εξέδωσε το/τα σχετικό(-ά) πιστοποιητικό(-ά), με μνεία της ημερομηνίας έκδοσης και λήξης ισχύος.
2. Μέρη ή στοιχεία του πλοίου που αποτέλεσαν αντικείμενο επιθεώρησης (σε περίπτωση λεπτομερέστερης ή εκτεταμένης επιθεώρησης).
3. Λιμένα και ημερομηνία της τελευταίας ενδιάμεσης ή ετήσιας επιθεώρησης ή επιθεώρησης ανανέωσης καθώς και ονομασία του οργανισμού που πραγματοποίησε την επιθεώρηση.
4. Τύπο επιθεώρησης (αρχική επιθεώρηση, λεπτομερέστερη επιθεώρηση, εκτεταμένη επιθεώρηση).
5. Φύση των ελλείψεων.
6. Μέτρα που ελήφθησαν.

ΙΙΙ. Συμπληρωματικές πληροφορίες σε περίπτωση κράτησης πλοίου

1. Ημερομηνία της απόφασης κράτησης πλοίου.
2. Ημερομηνία άρσης της κράτησης πλοίου.
3. Φύση των ελλείψεων που δικαιολογούν την απόφαση κράτησης πλοίου (παραπομπές σε συμβάσεις, εφόσον είναι σκόπιμο).
4. Μνεία, ενδεχομένως, ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός ή άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τον σχετικό έλεγχο στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τις ελλείψεις οι οποίες, μόνες ή σε συνδυασμό με άλλες δικαιολόγησαν την κράτηση πλοίου.
5. Μέτρα που ελήφθησαν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ
ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΡΑΤΗΣΗΣ
(κατά το άρθρο 19 παράγραφος 3)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πριν αποφασίσει εάν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά την επιθεώρηση δικαιολογούν την κράτηση του συγκεκριμένου πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια που σημειώνονται κατωτέρω, στα σημεία 1 και 2. Στο σημείο 3 περιέχονται παραδείγματα ελλείψεων οι οποίες, αφ' εαυτών, δικαιολογούν την κράτηση του εμπλεκόμενου πλοίου (βλέπε άρθρο 19 παράγραφος 4). Οι τυχαίες βλάβες που προέκυψαν όταν το πλοίο βρισκόταν καθ' οδόν προς τον λιμένα δεν αποτελούν αιτιολογία για να του επιβληθεί κράτηση, εφόσον:

α) έχουν ληφθεί καταλλήλως υπόψη οι διατάξεις που περιέχονται στον κανονισμό Ι/11(γ) της σύμβασης SOLAS 74 σχετικά με την κοινοποίηση στις αρχές του κράτους σημαίας, στον οριζόμενο επιθεωρητή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό που είναι επιφορτισμένος με την έκδοση του κατάλληλου πιστοποιητικού·

β) πριν από τον κατάπλου του σε λιμένα, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης υπέβαλαν στην Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης, λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις συνθήκες του συμβάντος και τις βλάβες που υπέστη το πλοίο, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την απαιτούμενη κοινοποίηση στις αρχές του κράτους σημαίας·

γ) έχουν ληφθεί από το πλοίο κατάλληλα μέτρα επιδιόρθωσης τα οποία ικανοποιούν την Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης, και

δ) η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης, έχει βεβαιωθεί, αφού ενημερώθηκε για την περάτωση των επιδιορθώσεων, ότι αποκαταστάθηκαν οι ελλείψεις που σαφώς αποτελούσαν κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον.

1. Βασικά κριτήρια

Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν πρέπει να επιβληθεί κράτηση πλοίου, ο επιθεωρητής οφείλει να εφαρμόσει τα ακόλουθα κριτήρια:

α) Χρονοδιάγραμμα:

Επιβάλλεται κράτηση των πλοίων τα οποία δεν μπορούν να αποπλεύσουν με ασφάλεια, κατά την πρώτη επιθεώρηση, ανεξάρτητα από το χρόνο ελλιμενισμού του πλοίου.

β) Κριτήριο:

Επιβάλλεται κράτηση πλοίου εάν οι ελλείψεις του πλοίου είναι αρκετά σοβαρές ώστε να δικαιολογούν την επιστροφή του επιθεωρητή στο πλοίο προκειμένου να βεβαιωθεί ότι αυτές έχουν αποκατασταθεί πριν αποπλεύσει το πλοίο.

Η ανάγκη επιστροφής του επιθεωρητή στο πλοίο αποτελεί μέτρο της σοβαρότητας των ελλείψεων. Ωστόσο η επιστροφή αυτή δεν είναι υποχρεωτική σε κάθε περίπτωση. Σημαίνει απλώς ότι η αρχή πρέπει να εξακριβώνει με κάποιο τρόπο, και κατά προτίμηση με νέα επίσκεψη, ότι οι ελλείψεις αποκαταστάθηκαν πριν από τον απόπλου.

2. Εφαρμογή των βασικών κριτηρίων

Όταν αποφασίζει εάν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν σε ένα πλοίο είναι αρκετά σοβαρές ώστε να δικαιολογούν την κράτησή του, ο επιθεωρητής πρέπει να εξετάζει τα ακόλουθα:

1. κατά πόσον το πλοίο διαθέτει τα σχετικά έγκυρα έγγραφα·
2. κατά πόσον το πλοίο διαθέτει το πλήρωμα που απαιτείται βάσει του εγγράφου για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης.

Κατά την επιθεώρηση, ο επιθεωρητής εξετάζει εάν το πλοίο ή/και το πλήρωμα είναι σε θέση:

3. να ταξιδεύουν ασφαλώς καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

4. να χειρίζονται, να μεταφέρουν και να παρακολουθούν την κατάσταση του φορτίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

5. να χειρίζονται ασφαλώς το μηχανοστάσιο καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

6. να διατηρούν την κατάλληλη πρόωση και πηδαλιουχία καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

7. να κατασβήνουν αποτελεσματικά τις πυρκαγιές σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου κατά το επόμενο ταξίδι·

8. να εγκαταλείπουν το πλοίο ταχέως και ασφαλώς και να πραγματοποιούν ενέργειες διάσωσης, εφόσον απαιτείται, κατά το επικείμενο ταξίδι·

9. να προλαμβάνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

10. να διατηρούν την απαιτούμενη ευστάθεια καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

11. να διατηρούν την απαιτούμενη στεγανότητα καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

12. να επικοινωνούν, εφόσον χρειάζεται, σε καταστάσεις κινδύνου κατά το επόμενο ταξίδι·

13. να εξασφαλίζουν ασφαλείς και υγιείς συνθήκες επί του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

14. να παρέχουν όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες σε περίπτωση ατυχήματος.

Εάν η απάντηση σε οποιοδήποτε από τα ερωτήματα αυτά είναι αρνητική, και ανάλογα με όλες τις ελλείψεις που διαπιστώνονται, πρέπει να εξετάζεται σοβαρά η περίπτωση κράτησης πλοίου. Συνδυασμός ελλείψεων ήσσονος σημασίας ενδέχεται επίσης να δικαιολογεί την κράτηση του πλοίου.

3. Για να υποβοηθηθεί ο επιθεωρητής κατά τη χρήση των κατευθυντήριων αυτών γραμμών, παρατίθεται κατάλογος ελλείψεων, ανά σύμβαση ή/και κώδικα, οι οποίες θεωρούνται τόσο σοβαρές, ώστε να μπορούν να δικαιολογήσουν την κράτηση του συγκεκριμένου πλοίου. Ο κατάλογος αυτός δεν είναι πλήρης.

3.1. Γενικά

Έλλειψη πιστοποιητικών και εγγράφων σε ισχύ, όπως απαιτείται από τις σχετικές πράξεις. Ωστόσο, τα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν είναι μέρη μιας σχετικής σύμβασης ή που δεν έχουν εφαρμόσει ένα άλλο σχετικό όργανο, δεν δικαιούνται να φέρουν τα πιστοποιητικά που προβλέπονται από τη σύμβαση ή το άλλο σχετικό όργανο. Συνεπώς, η έλλειψη των απαιτούμενων πιστοποιητικών δεν συνιστά, από μόνη της, λόγο για την κράτηση των πλοίων αυτών· ωστόσο, κατά την εφαρμογή του όρου της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», απαιτείται ουσιαστική τήρηση των διατάξεων πριν αποπλεύσει το πλοίο.

3.2. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση SOLAS 74

1. Βλάβη στη λειτουργία των μηχανημάτων πρόωσης και των λοιπών βασικών μηχανημάτων, καθώς και των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων.

2. Ανεπαρκής καθαριότητα του μηχανοστασίου, υπερβολική ποσότητα σεντινόνερων στους υδροσυλλέκτες, ρύπανση από πετρέλαιο της μόνωσης των σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων των σωληνώσεων εξαγωγής καυσαερίων του μηχανοστασίου, κακή λειτουργία των συστημάτων άντλησης των υδροσυλλεκτών.

3. Βλάβη στη λειτουργία της εφεδρικής γεννήτριας, του εφεδρικού φωτισμού, των εφεδρικών συσσωρευτών και των εφεδρικών διακοπτών.

4. Βλάβη στη λειτουργία του κύριου και του βοηθητικού συστήματος πηδαλιούχησης.

5. Έλλειψη, ανεπαρκής χωρητικότητα ή σοβαρή φθορά του ατομικού σωστικού εξοπλισμού, των ναυαγοσωστικών λέμβων και των διατάξεων καθαίρεσης.

6. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σημαντική φθορά του συστήματος ανίχνευσης πυρκαγιάς, του συστήματος συναγερμού σε περίπτωση πυρκαγιάς, του πυροσβεστικού εξοπλισμού, της μόνιμης εγκατάστασης πυρόσβεσης, των βαλβίδων αερισμού, των πυροφρακτών, των συστημάτων ταχέος κλεισίματος, σε βαθμό που να μην ανταποκρίνονται προς τη σκοπούμενη χρήση τους.

7. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία του συστήματος πυρασφαλείας του καταστρώματος φορτίου επί των δεξαμενοπλοίων.

8. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σοβαρή φθορά των φωτεινών, οπτικών και ηχητικών σημάτων.

9. Έλλειψη ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας για την επικοινωνία ασφαλείας και την επικοινωνία κινδύνου.

10. Έλλειψη ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού πλοήγησης, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της SOLAS 74, κανονισμός V/16.2.

11. Έλλειψη διορθωμένων ναυτικών χαρτών ή/και όλων των άλλων σχετικών ναυτικών εκδόσεων που απαιτούνται για το σκοπούμενο ταξίδι, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υποκατάστατο των χαρτών ένα ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών εγκεκριμένου τύπου και πληροφοριακό σύστημα (ECDIS) που λειτουργεί με βάση επίσημα δεδομένα.

12. Έλλειψη μη σπινθηρογόνου συστήματος εξαερισμού για τα αντλιοστάσια φορτίου.

13. Σοβαρές ανωμαλίες σε θέματα λειτουργικών απαιτήσεων, όπως περιγράφονται στο τμήμα 5.5 του παραρτήματος 1 του ΜΣ των Παρισίων.

14. Ο αριθμός, η σύνθεση ή τα πιστοποιητικά του πληρώματος δεν αντιστοιχούν προς το έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς στελέχωσης.

15. Μη εκτέλεση του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων δυνάμει της SOLAS 74, κεφάλαιο XI, κανονισμός 2.

3.3. Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IBC

1. Μεταφορά ουσίας που δεν σημειώνεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο.

2. Έλλειψη ή βλάβη των συστημάτων ασφαλείας υψηλής πίεσης.

3. Οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα.

4. Πηγές ανάφλεξης σε επικίνδυνους χώρους.

5. Παράβαση ειδικών διατάξεων.

6. Ποσότητα φορτίου ανά δεξαμενή πέραν του ανωτάτου επιτρεπόμενου ορίου.

7. Ανεπαρκής θερμοπροστασία ευαίσθητων προϊόντων.

3.4. Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IGC

1. Μεταφορά ουσίας που δεν σημειώνεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο.

2. Έλλειψη συστημάτων κλεισίματος στους χώρους ενδιαίτησης ή υπηρεσίας.

3. Το διάφραγμα δεν είναι αεροστεγές.

4. Ελαττωματικός αεροφράκτης.

5. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ταχέος κλεισίματος.

6. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ασφαλείας.

7. Οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα.

8. Οι εξαεριστήρες του χώρου φορτίου δεν λειτουργούν.

9. Το σύστημα συναγερμού υψηλής πίεσης στις δεξαμενές φορτίου δεν λειτουργεί.

10. Ελαττωματικό σύστημα ανίχνευσης αερίων ή/και ανίχνευσης τοξικών αερίων.

11. Μεταφορά ουσιών που απαιτούν παρεμποδιστή χωρίς ισχύον πιστοποιητικό παρεμποδιστή.

3.5. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση γραμμών φορτώσεως

1. Σημαντικές περιοχές με ζημία ή διάβρωση, ή ευλογίαση των ελασμάτων και συνακόλουθη σκλήρυνση των καταστρωμάτων και του κύτους, που επηρεάζουν το αξιόπλοον ή την αντοχή σε τοπικά φορτία, εκτός εάν έχουν γίνει οι κατάλληλες προσωρινές επισκευές για ταξίδι προς λιμένα πραγματοποίησης μόνιμων επισκευών.

2. Αναγνωρισμένη περίπτωση ανεπαρκούς ευστάθειας.

3. Έλλειψη επαρκών και αξιόπιστων πληροφοριών εγκεκριμένης μορφής, οι οποίες επιτρέπουν στον πλοίαρχο, με γρήγορα και απλά μέσα, να οργανώνει τη φόρτωση και τον ερματισμό του πλοίου του κατά τρόπον ώστε να διατηρείται ένα ασφαλές περιθώριο ευστάθειας σε όλες τις φάσεις και υπό διάφορες συνθήκες ταξιδιού και ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία απαράδεκτων καταπονήσεων στη δομή του πλοίου.

4. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβες των συστημάτων κλεισίματος των ανοιγμάτων του κύτους και των υδατοστεγών θυρών.

5. Υπερφόρτωση.

6. Έλλειψη ή αδυναμία ανάγνωσης των βυθισμάτων.

3.6. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL 73/78, παράρτημα I

1. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού φιλτραρίσματος σεντινόνερων, του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου ή του συστήματος συναγερμού 15 ppm.

2. Ανεπαρκής διαθέσιμη χωρητικότητα της δεξαμενής καταλοίπων ή/και σεντινόνερων για το σκοπούμενο ταξίδι.

3. Έλλειψη βιβλίου πετρελαίου.

4. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου παρακαμπτήριου αγωγού απόρριψης.

5. Απουσία του φακέλου εκθέσεων επιθεωρήσεων ή μη συμμόρφωσή του με τον κανονισμό 13G(3)(β) της σύμβασης Marpol 73/78.

3.7. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL 73/78, παράρτημα II

1. Έλλειψη του εγχειριδίου P&A.

2. Το φορτίο δεν κατατάσσεται σε κατηγορίες.

3. Έλλειψη βιβλίου φορτίου.

4. Μεταφορά πετρελαιοειδών ουσιών χωρίς να πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις ή χωρίς δεόντως τροποποιημένο πιστοποιητικό.

5. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου παρακαμπτήριου αγωγού απόρριψης.

3.8. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL 73/78, παράρτημα V

1. Έλλειψη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων.

2. Δεν διατίθεται βιβλίο απορριμμάτων.

3. Το προσωπικό του πλοίου δεν είναι εξοικειωμένο με τις απαιτήσεις διάθεσης/απόρριψης του σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων.

3.9. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση STCW 78/95 και στην οδηγία 2008/106/ΕΚ

1. Οι ναυτικοί δεν είναι κάτοχοι πιστοποιητικού, ή του κατάλληλου πιστοποιητικού ή ισχύουσας απαλλαγής ή δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό το οποίο να αποδεικνύει ότι έχει υποβληθεί αίτηση χορήγησης θεώρησης στις αρχές του κράτους σημαίας.

2. Απόδειξη ότι ένα πιστοποιητικό αποκτήθηκε δολίως ή ο κάτοχός του δεν είναι το πρόσωπο για το οποίο είχε αρχικά εκδοθεί το πιστοποιητικό.

3. Μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις των αρχών του κράτους σημαίας όσον αφορά την ασφαλή επάνδρωση.

4. Μη συμμόρφωση του τρόπου τήρησης φυλακών στη γέφυρα ή στο μηχανοστάσιο με τις απαιτήσεις που έχουν προβλεφθεί για το πλοίο από τις αρχές του κράτους σημαίας.

5. Κατά την τήρηση φυλακής απουσία ατόμου το οποίο να διαθέτει τα προσόντα για το χειρισμό του εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για την ασφάλεια της πλοήγησης, τη ραδιοεπικοινωνία για την επικοινωνία ασφαλείας ή την πρόληψη της ρύπανσης.

6. Οι ναυτικοί δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό επαγγελματικής επάρκειας για τα καθήκοντα που τους ανατίθενται σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης.

7. Αδυναμία εξεύρεσης ατόμων επαρκώς αναπαυμένων και σε κατάλληλη από κάθε άλλη άποψη φυσική κατάσταση, τα οποία να αναλάβουν την τήρηση των φυλακών στην αρχή του ταξιδίου και στις μετέπειτα αλλαγές φυλακής.

3.10. Τομείς που υπάγονται στις συμβάσεις της ΔΟΕ

1. Ανεπαρκή τρόφιμα για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.

2. Ανεπαρκές πόσιμο νερό για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.

3. Ιδιαίτερα ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.

4. Έλλειψη θέρμανσης στους χώρους ενδιαίτησης πλοίου το οποίο λειτουργεί σε περιοχές όπου οι θερμοκρασίες ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα χαμηλές.

5. Ανεπαρκής εξαερισμός στους χώρους ενδιαίτησης πλοίου.

6. Υπερβολική ποσότητα απορριμμάτων, κατάληψη των διαδρόμων ή/και των χώρων ενδιαίτησης από

εξοπλισμό ή φορτίο ή εν γένει μη ασφαλής κατάσταση στους διαδρόμους ή/και τους χώρους ενδιαίτησης.

7. Σαφή στοιχεία ότι το προσωπικό φυλακής και το υπόλοιπο προσωπικό υπηρεσίας για την πρώτη φυλακή ή τις επόμενες βάρδιες αλλαγής είναι καταπονημένο από την κούραση.

3.11. Τομείς οι οποίοι ενδέχεται να μη δικαιολογούν την κράτηση πλοίου, αλλά να δικαιολογούν π.χ. την αναστολή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης Η βλάβη στη λειτουργία (ή η μη συντήρηση) του συστήματος αδρανούς αερίου ή των εργαλείων ή μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης θεωρούνται ως επαρκείς λόγοι για την διακοπή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI
ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ
(κατά το άρθρο 22 παράγραφοι 1 και 5)

1. Οι επιθεωρητές πρέπει να έχουν κατάλληλες θεωρητικές γνώσεις και πρακτική εμπειρία σχετικά με τα πλοία και τη λειτουργία τους. Πρέπει να γνωρίζουν καλά την επιβολή των απαιτήσεων των συμβάσεων και των σχετικών διαδικασιών ελέγχου από το κράτος λιμένα. Αυτή η γνώση και ικανότητα όσον αφορά την επιβολή των διεθνών και των κοινοτικών απαιτήσεων πρέπει να αποκτάται μέσω τεκμηριωμένων προγραμμάτων κατάρτισης που πραγματοποιούνται από τη ΔΑΝ σε συνεργασία με λοιπές Αρμόδιες Αρχές.

2. Κατ' ελάχιστο, οι επιθεωρητές πρέπει είτε:

α) να διαθέτουν κατάλληλα πτυχία από ναυτικό ίδρυμα και σχετική ναυτική εμπειρία ως πτυχιούχοι αξιωματικοί που έχουν ή είχαν ισχύον πιστοποιητικό ικανότητας STCW 78/95 II/2 ή III/2, χωρίς περιορισμούς όσον αφορά το χώρο δράσης ή την προωστική ισχύ ή τη χωρητικότητα, ή

β) να έχουν συμμετάσχει επιτυχώς σε αναγνωρισμένες από τον αρμόδιο Κρατικό Φορέα, σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα εθνική και Ευρωπαϊκή νομοθεσία, εξετάσεις ναυπηγού, μηχανολόγου ή μηχανικού στον τομέα της ναυτιλίας και έχουν εργαστεί, υπό την ιδιότητα αυτή, επί τουλάχιστον πέντε έτη, ή

γ) να διαθέτουν σχετικό πανεπιστημιακό δίπλωμα ή ισοδύναμο και έχουν εκπαιδευθεί καταλλήλως και αποκτήσει πτυχίο ως επιθεωρητές ασφαλείας πλοίων, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 159/2006, όπως ισχύει κάθε φορά.

3. Ο επιθεωρητής πρέπει να έχει:

α) συμπληρώσει ένα τουλάχιστον έτος υπηρεσίας ως επιθεωρητής του κράτους σημαίας, είτε με αντικείμενο την επιθεώρηση και την πιστοποίηση σύμφωνα με τις συμβάσεις είτε συμμετέχοντας στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των αναγνωρισμένων οργανισμών στους οποίους έχουν ανατεθεί νόμιμες αποστολές, ή

β) αποκτήσει ανάλογη ικανότητα μετά από σχετική εκπαίδευση τουλάχιστον ενός έτους με συμμετοχή σε επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα υπό την καθοδήγηση έμπειρων αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα.

4. Οι επιθεωρητές στους οποίους αναφέρεται το σημείο 2 στοιχείο α), πρέπει να έχουν αποκτήσει ναυτική πείρα τουλάχιστον πέντε ετών, περιλαμβανομένων περιόδων κατά τις οποίες έχουν υπηρετήσει ως αξιωματικοί στους κλάδους καταστρώματος ή μηχανής, αντίστοιχα, ή ως επιθεωρητές του κράτους σημαίας ή βοηθοί επιθεωρητές ελέγχου του κράτους λιμένα· η πείρα αυτή περιλαμβάνει διετή τουλάχιστον περίοδο στη θάλασσα με καθήκοντα αξιωματικού καταστρώματος ή μηχανής,

5. Οι επιθεωρητές πρέπει να είναι ικανοί να επικοινωνούν προφορικά και γραπτά με τους ναυτικούς στην Αγγλική γλώσσα.

6. Γίνονται επίσης δεκτοί οι επιθεωρητές που δεν ανταποκρίνονται στα ανωτέρω κριτήρια, εάν απασχολούνται από την Αρμόδια Αρχή για τη διεξαγωγή ελέγχου του κράτους λιμένα κατά την 23η Απριλίου 2009.

7. Στις περιπτώσεις που σε κάποιο κράτος μέλος, οι επιθεωρήσεις κατά το άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2, πραγματοποιούνται από επιθεωρητές του κράτους ελέγχου λιμένα, οι επιθεωρητές έχουν τα κατάλληλα προσόντα τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν επαρκή θεωρητική και πρακτική εμπειρία στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Σε αυτήν περιλαμβάνονται συνήθως τα εξής:

α) καλή κατανόηση της ασφάλειας στη θάλασσα και του τρόπου που εφαρμόζεται στις εξεταζόμενες λειτουργίες.

β) καλή πρακτική γνώση των τεχνολογιών και των τεχνικών ασφάλειας από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security).

γ) γνώση των βασικών αρχών, των διαδικασιών και των τεχνικών των επιθεωρήσεων.

δ) πρακτική γνώση των επιθεωρούμενων λειτουργιών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΒΑΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
(κατά το άρθρο 24 παράγραφος 1)

1. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες λειτουργίες:

α) ενσωματώνει τα δεδομένα των επιθεωρήσεων των κρατών μελών και όλων των υπογραφόντων του ΜΣ των Παρισίων,

β) παρέχει δεδομένα σχετικά με την κατηγορία κινδύνου του πλοίου και σχετικά με τα πλοία που πρέπει να επιθεωρηθούν,

γ) υπολογίζει τις υποχρεώσεις επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους,

δ) παράγει τη λευκή, γκρίζα και μαύρη λίστα των κρατών σημαίας σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 1,

ε) παράγει δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις των εταιρειών,

στ) εντοπίζει τα σημεία των πεδίων κινδύνου που πρέπει να ελέγχονται σε κάθε επιθεώρηση.

2. Η βάση δεδομένων έχει τη δυνατότητα να προσαρμόζεται στις μελλοντικές εξελίξεις και να διασυνδέεται με τις άλλες κοινοτικές βάσεις δεδομένων στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, περιλαμβανομένου του SafeSeaNet, οι οποίες παρέχουν δεδομένα σχετικά με τους πραγματικούς κατάπλους πλοίων σε λιμένες των κρατών μελών και, ανάλογα με την περίπτωση, με τα σχετικά εθνικά συστήματα πληροφοριών.

3. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων παρέχει υπερσύνδεσμο με το σύστημα πληροφοριών Equasis. Η Αρμόδια Αρχή ενθαρρύνει τη χρήση των δημόσιων και

ιδιωτικών βάσεων δεδομένων σχετικά με τις επιθεωρήσεις πλοίων που είναι διαθέσιμες μέσω του Equasis από τους επιθεωρητές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIII
ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ
(κατά το άρθρο 26)

1. Οι πληροφορίες που δημοσιεύονται βάσει του άρθρου 26, πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

α) το όνομα του πλοίου·

β) τον κωδικό αριθμό ΙΜΟ·

γ) τον τύπο του πλοίου·

δ) την ολική χωρητικότητα (Ο.Χ. - G.T.)·

ε) το έτος ναυπήγησης, που προσδιορίζεται βάσει της ημερομηνίας ναυπήγησης που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου·

στ) το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση της εταιρείας του πλοίου·

ζ) για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην, το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνσή του υπεύθυνου ναυλωτή για την επιλογή του πλοίου και τον τύπο ναύλωσης·

η) το κράτος σημαίας·

θ) τα πιστοποιητικά κλάσης και τα κυβερνητικά πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις σχετικές συμβάσεις, και την αρχή ή τον οργανισμό που έχει εκδώσει κάθε ένα από τα εν λόγω πιστοποιητικά, συμπεριλαμβανομένης και της ημερομηνίας έκδοσης και λήξης ισχύος·

ι) τον λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ενδιάμεσης ή ετήσιας επιθεώρησης για τα πιστοποιητικά υπό το στοιχείο θ) καθώς και το όνομα της αρχής ή του οργανισμού που πραγματοποίησε την επιθεώρηση·

ια) την ημερομηνία, τη χώρα, τον λιμένα επιβολής κράτησης.

2. Για τα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση, οι πληροφορίες που δημοσιεύονται βάσει του άρθρου 26 πρέπει να περιλαμβάνουν και τα ακόλουθα:

α) τον αριθμό των κρατήσεων πλοίων κατά τους 36 προηγούμενους μήνες·

β) την ημερομηνία άρσης της κράτησης του πλοίου·

γ) τη διάρκεια της κράτησης του πλοίου σε ημέρες·

δ) τους λόγους της κράτησης του πλοίου με σαφή και διεξοδικό τρόπο·

ε) μνεία, ενδεχομένως, ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε την επιθεώρηση, φέρει ευθύνη σε σχέση με τις ελλείψεις οι οποίες, μόνες ή σε συνδυασμό με άλλες, δικαιολόγησαν την επιβολή κράτησης·

στ) περιγραφή των μέτρων που ελήφθησαν για πλοίο στο οποίο επετράπη να προσεγγίσει το πλησιέστερο κατάλληλο επισκευαστικό ναυπηγείο·

ζ) σε περίπτωση απαγόρευσης πρόσβασης του πλοίου σε οποιονδήποτε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τους λόγους της απαγόρευσης, με σαφή και διεξοδικό τρόπο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
(κατά το άρθρο 29)

1. Κάθε έτος, η ΔΑΝ παρέχει στην Επιτροπή τα ακόλουθα στοιχεία, τα οποία αφορούν το παρελθόν έτος, το αργότερο έως την 1η Απριλίου.

1.1. Αριθμός επιθεωρητών που εργάζονται για λογαριασμό της Ελλάδας στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα.

Οι πληροφορίες πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή σύμφωνα με το υπόδειγμα του ακόλουθου πίνακα (1) (2).

Λιμένας/περιοχή	Αριθμός επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης (Α)	Ακέραιος αριθμός επιθεωρητών μερικής απασχόλησης (Β)	Μετατροπή του (Β) σε πλήρους απασχόλησης (Γ)	Σύνολο (Α+Γ)
Λιμένας Χ/ή Τομέας Χ …				
Λιμένας Υ/ή Τομέας Υ …				
Σύνολο				

1.2. Συνολικός αριθμός εξατομικευμένων πλοίων που εισήλθαν στους λιμένες σε εθνικό επίπεδο. Ο αριθμός αυτός είναι ο αριθμός των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται το παρόν και τα οποία εισήλθαν στους λιμένες σε εθνικό επίπεδο προσμετρημένα μόνο μία φορά.

2. Η ΔΑΝ πρέπει:

α) να παρέχει στην Επιτροπή, κάθε έξι μήνες, κατάλογο των κατάπλων των εξατομικευμένων πλοίων, εκτός των τακτικών δρομολογίων πορθμείων για επιβάτες και εμπορεύματα, που εισήλθαν στους λιμένες

[1] Στην περίπτωση που οι επιθεωρήσεις, οι οποίες πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα, αντιπροσωπεύουν μέρος μόνον της εργασίας των επιθεωρητών, ο συνολικός αριθμός των επιθεωρητών πρέπει να μετατραπεί σε ισοδύναμο αριθμό επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης. Σε περίπτωση που ο ίδιος επιθεωρητής εργάζεται σε περισσότερους του ενός λιμένες ή γεωγραφικές περιοχές, το αντίστοιχο ισοδύναμο μερικής απασχόλησης πρέπει να προσμετρηθεί σε κάθε έναν από τους λιμένες.

[2] Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται σε εθνικό επίπεδο και για κάθε έναν από τους λιμένες του οικείου κράτους μέλους. Για τις ανάγκες του παρόντος παραρτήματος, ως λιμένας θεωρείται ένας μεμονωμένος λιμένας, ή η γεωγραφική ζώνη που καλύπτεται από έναν επιθεωρητή, ή μία ομάδα επιθεωρητών, ζώνη η οποία μπορεί, ενδεχομένως, να περιλαμβάνει περισσότερους επιμέρους λιμένες.

τους, ή που ανήγγειλαν σε λιμενική αρχή ή οργανισμό την άφιξη τους σε αγκυροβόλιο, στον οποίον αναγράφεται για κάθε κίνηση πλοίου ο κωδικός αριθμός IMO του πλοίου, η ημερομηνία κατάπλου και ο λιμένας. Ο κατάλογος υποβάλλεται υπό τη μορφή προγράμματος λογιστικού φύλλου που επιτρέπει την αυτόματη ανάκτηση και επεξεργασία των πληροφοριών που σημειώνονται παραπάνω. Ο κατάλογος υποβάλλεται εντός τετραμήνου από τη λήξη της περιόδου στην οποία αναφέρονται τα δεδομένα, και

β) να διαβιβάσει στην Επιτροπή ξεχωριστούς καταλόγους των τακτικών δρομολογίων πορθμείων για επιβάτες και κανονικά δρομολόγια πορθμείων για εμπορεύματα κατά το σημείο α) το αργότερο έξι μήνες μετά τη θέση σε εφαρμογή του παρόντος, και, εν συνεχεία, κάθε φορά που μεταβάλλονται οι υπηρεσίες αυτές. Ο κατάλογος περιλαμβάνει για κάθε πλοίο τον κωδικό αριθμό IMO του πλοίου, το όνομά του και το δρομολόγιο που καλύπτει το πλοίο. Ο κατάλογος υποβάλλεται υπό τη μορφή προγράμματος λογιστικού φύλλου που επιτρέπει την αυτόματη ανάκτηση και επεξεργασία των πληροφοριών που σημειώνονται παραπάνω.

Άρθρο 32
(Άρθρα 36 - 37 της Οδηγίας)
Έναρξη εφαρμογής - Καταργούμενες διατάξεις

1. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από 1η Ιανουαρίου 2011, με εξαίρεση τη διάταξη του άρθρου 30 η οποία ισχύει από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Από 1η Ιανουαρίου 2011 καταργούνται το π.δ. 88/1997 «Επιβολή των διεθνών προτύπων στα πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες ή πλέουν στα ύδατα δικαιοδοσίας της Ελλάδας και έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) σύμφωνα με την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995» (Α΄ 90), το π.δ. 16/1999 «Τροποποίηση του Π.Δ. 88/1997 (Α΄90) σύμφωνα με τις οδηγίες 98/25/ΕΚ του Συμβουλίου της 27.4.98 και 98/42/ΕΚ της Επιτροπής της 19.6.98 που αφορούν στην τροποποίηση της οδηγίας 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19.6.1995» (Α΄ 9), το π.δ. 233/2001 «Τροποποίηση των Π.Δ. 88/1997 (Α΄ 90) και 16/1999 (Α΄ 9) σύμφωνα με την Οδηγία 1999/97/ΕΚ της Επιτροπής της 13.12.1999, αναφορικά με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας στα πλοία τα οποία καταπλέουν σε λιμένες ή ναυσιπλοούν σε ύδατα δικαιοδοσίας των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως» (Α΄ 175), το π.δ. 346/2003 «Τροποποίηση του Π.Δ. 88/1997 (Α΄90), όπως αυτό ισχύει μετά την τροποποίησή του από τα Π.Δ. 16/1999 (Α΄9) και 233/2001 (Α΄175), σύμφωνα με την Οδηγία 2001/106/ΕΚ του Συμβουλίου της 19/12/2001, αναφορικά με τον έλεγχο των υπό ξένη σημαία πλοίων από τις Αρμόδιες Αρχές της Χώρας μας, στα πλαίσια του Μνημονίου Συνεννόησης (Μ.Σ.), που υπεγράφη στο Παρίσι την 26.1.1982» (Α΄ 314) και το άρθρο 4 του π.δ. 3/2005 «Τροποποίηση διατάξεων με τις οποίες είχε προσαρμοσθεί η Ελληνική Νομοθεσία με τις αντίστοιχες Οδηγίες της Ε.Ε που αφορούν την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002» (Α΄ 2), λόγω κατάργησης της οδηγίας 95/21/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε.

3. Οι αναφορές στα καταργούμενα, κατά την προηγούμενη παράγραφο, προεδρικά διατάγματα, οι οποίες περιέχονται στις ισχύουσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, θεωρούνται από την 1η Ιανουαρίου 2011 ως αναφορές στο παρόν.

4. Στον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα, 2 Μαρτίου 2011

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ	**ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ**
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ	**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ**

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**23104 23956**	**ΚΟΜΟΤΗΝΗ** - Δημοκρατίας 1	**25310 22858**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευρυπίδου 63	**210 4135228**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**2410 597449**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**2610 638109**	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**2810 300781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**26510 87215**	**ΜΥΤΙΛΗΝΗ** - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1	**22510 46654**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.Μ.Η.**	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.Μ.Η.**	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα..

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8, τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.
Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα ελεύθερης ανάγνωσης των δημοσιευμάτων που καταχωρίζονται σε όλα τα τεύχη της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως πλην εκείνων που καταχωρούνται στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:00

01000360403110028

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr